TYDZIEŃ

Nr 26 (50) ROK II

29. VI. 1947

CENA 20 ZŁ



NA ŚWIĘTO MORZA

tak i nie

Nie ma przywilejów

TAKIEGO zdania są brytyjscy poddani Jego Królewskiej Mości. Nie są oni skłonni uczynić jakikolwiek wyjątek od obowiązujących przepisów nawet w wypadku, gdy chodzi o rodzinę królewską. Np. z rozczuleniem i dumą opowiadają, obecnie, jak w czasie wojny, kiedy obowiązywały ograniczenia w zużyciu wody, sam król miał w swojej wannie wymalowaną podziałkę, aby nie przekroczyć przewidzianej normy zużycia wody przysługującej każdemu obywatelowi.

Teraz niektóre przepisy straciły ważność, za to inne ograniczenia w związku z trudną sytuacją powojenną Anglii są utrapieniem mieszkańców wyspy.

Np. istnieją poważne ograniczenia w dziedzinie budownictwa. Materiały budowlane wydawane są na podstawie specjalnej licencji.

Otóż intendentura pałacu królewskiego w Buckingham złożyła podanie o przydzielenie materiałów, potrzebnych dla przebudowy bardzo przestarzałego systemu ogrzewania centralnego. Prace w tym celu rozpoczęto przed wyjazdem rodziny królewskiej do Afryki Południowej. Zakończone one być miały przed powrotem z podróży. Zamierzenia nie wykonano jednak i w zimie centralne ogrzewanie będzie nadal szwankowało — ministerstwo uznało bowiem roboty te za zbędne i nie wydało licencji potrzebnej dla uzyskania koniecznych dla remontu materiałów budowlanych.

Armia ONZ

PRASA polska obeszła się po macosze z armią Narodów Zjednoczonych, o której utworzeniu radzi już długi czas komisja przedstawicieli wielkich mocarstw wyłoniona przez Radę Bezpieczeństwa. Ostatni wniosek radziecki w sprawie sił zbrojnych ONZ zasługuje jednak na szczególną uwagę. Teza amerykańska zmierzała do nierównego udziału poszczególnych wielkich mocarstw w przyszłej armii ONZ, a głównie do największego udziału Ameryki w formie floty morskiej i powietrznej. Bazy miały by być rozrzucone po całym świecie. ZSRR stanęło na stanowisku, że każde z wielkich mocarstw powinno mieć jednakowy udział liczbowy i gatunkowy w poszczególnych rodzajach broni, a bazy powinny być na terenach własnych wielkich mocarstw.

Tygodnik amerykański „Newsweek" omawiając tę propozycję pisze, że gdyby propozycja ta została przyjęta i armia ONZ stanęła na straży pokoju, to Ameryka musiałaby zadać sobie pytanie, po co utrzymuje nadal olbrzymią flotę i lotnictwo, które można pomawiać o posiadanie cech ofensywnych.

Schacht planuje

WIADOMOŚĆ, że plan odbudowy gospodarki niemieckiej, opracowany przez dra Hialmara Schachta, jest rozważany przez władze amerykańskie w Niemczech, wywołała przykre zdumienie. Jest to jednak logiczna konsekwencja raz powziętego planu odbudowy Niemiec. Skoro Amerykanie powiedzieli „a", to nie należy się dziwić, że mówią również „b". Zresztą plan Schachta idzie całkowicie po linii planów amerykańskich.

Podobnie w odróżnieniu od swego kolegi po fachu, hitlerowskim von Papena, cieszy się on poważaniem wśród współwięźniów SS-manów i innych dygnitarzy reżimu nazistowskiego. Von Papen został pobity przez jednego z towarzyszy, SS-mana i zmasakrowany znajduje się obecnie w szpitalu. Dlaczego go pobito — pozostaje niejasne. Może nie dość entuzjastycznie wyrażał się o przeszłości Niemiec? Kto wie, gdyby przed tem porozmawiał z Schachtem, to może cieszyłby się większą popularnością? Może tak jak trzeci z uniewinnionej trójki norymberskiej, wydawałby obecnie pismo dla zbudowania współwięźniów w niemieckim obozie pracy?

W błędnym kole kapitalizmu

WEDŁUG twierdzeń teoretyków kapitalizmu najlepszym regulatorem wszelkich procesów gospodarczych jest inicjatywa jednostki i prawo popytu i podaży. W praktyce wygląda to jednak inaczej. Stalownie amerykańskie mają olbrzymie produkcje, wystarczające całkowicie na pokrycie zapotrzebowania przemysłu, ale stal ta nie dociera do wszystkich fabryk. Szereg mniejszych zakładów złożyło skargi przed odnośną komisją Kongresu na to, że zmuszeni są płacić za surowiec od pięciu do sześciu razy więcej, niż wynosi cena fabryczna. Procedura jest prosta. Wielkie stalownie sprzedają swoją produkcję wielkim przetwórcom. Ci zaś nie mogąc zużytkować całej zakupionej ilości, odprzedają ją za pośrednictwem agentów mniejszym fabrykom. Zysk idzie do wiadomych kieszeni, a rachunek płaci w ostatecznym rachunku nabywca żyletki czy nożyczek.

Podobnie przedstawia się sytuacja na odcinku żywnościowym. Sprawa zakupienia przez rząd Stanów Zjednoczonych 2.500.000 ton kartofli, z których 2.000.000 ton zostało zniszczonych ma podobne podłoże. Rząd Stanów Zjednoczonych chcąc podnieść produkcję kartofli, gwarantował farmerom wysokie ceny, zapewniające znaczne zyski. Zakupy interwencyjne prowadzone będą jeszcze przez rok. Tymczasem istnieje wielka nadprodukcja ziemniaków, których rynek wewnętrzny nie może skonsumować. W ten sposób rząd amerykański zapewnia farmerom dodatkowe zyski, a konsument opłaca nie tylko podatki na na akcję utrzymania cen, lecz nadto przepłaca za kartofle.

A prawo popytu i podaży zostało uroczyście złożone na wieczny spoczynek.

W kotle indyjskim

POD kierownictwem ostatniego wicekróla Indii Lorda Moutbattena i według recepty brytyjskiej, Indie mają się w przyszłym roku przekształcić w dominium. Realizacja planu trafia na szereg trudności technicznych, które są niemniejsze, niż przeszkody polityczne.

Ustrój administracyjny Indii dotychczasowo wymagał starannego uwzględniania różnic między Hindusami, muzułmanami i Shikami. Dlatego też w każdym urzędzie było zawsze trzech równorzędnych dyrektorów — po jednym Hindusie, muzułmaninie i Shiku. Jak to będzie w przyszłości, nawet w razie utworzenia Pakistanu, trudno przewidzieć. Najwięcej jednak kłopotu przyczynia sprawa rozdziału armii. Wydawałoby się, że najprostszym rozwiązaniem będzie, jeżeli żołnierze, względnie formacje zostaną podzielone według narodowości, względnie wyznania. Tymczasem jednak przywódcy muzułmańscy wystąpili z kategorycznym żądaniem, aby wojska były podzielone według obecnego miejsca postoju. Najwięcej zaś wojska i sprzętu militarnego jest w Bengalu, prowincji prawie całkowicie muzułmańskiej.

Kłótnia o wojsko i armaty nie wróży zbyt dobrze przyszłości „niepodległym" Indiom.

Interpretacja = nafta

W Wiedniu obraduje od dłuższego czasu podkomisja czterech mocarstw w sprawie ostatecznego uzgodnienia listy przedsiębiorstw niemieckich, które na mocy układu w Jałcie i Poczdamie winny przypaść Związkowi Radzieckiemu tytułem reparacji. Najważniejszym obiektem są pola naftowe Zisterdorfu i okolic. W roku 1937 — w chwili Anschlussu produkcja roczna Austrii wynosiła 32.860 ton rocznie. W roku 1944 dzięki inwestycjom, dokonanym w celach wojskowych przez Niemców, produkcja osiągnęła 1.200.000 ton. Tym samym Austria wysunęła się po Rumunii na drugie miejsce na liście producentów nafty w Europie.

Nie może ulegać wątpliwości, że pola naftowe Austrii stanowiły własność rządu niemieckiego i rozbudowane zostały przy pomocy kapitału niemieckiego. Spór o interpretacje postanowień o reparacjach wojennych należy wyjaśnić w następujący sposób. Pewnym czynnikiem zależy na tym, by nafta Austrii nie służyła odbudowie zniszczonych i ubogich w płynne paliwo krajów środkowej i wschodniej Europy, ale by zasilała kasy „Standart Oilu" czy innego koncernu międzynarodowego.

Ostrze na ostrze

KWIAT PAPROCI

Wbrew wszelkim groźnym przepowiedniom o mającym nastąpić w czerwcu końcu świata — przepowiedniom, krążącym kilka miesięcy temu w słowie i w piśmie po niektórych naszych prowincjonalnych Ciemnogrodach, żywi i zdrowi doczekaliśmy się końca... niebezpiecznego miesiąca. Na przekór podłym pogróżkom mieliśmy nawet wystarczającą dozę ochoty i odwagi, by, jak co roku, beztrosko pomarzyć sobie o szczęściu w noc świętojańską.

Była zatem noc świętojańska. Były sobótki. Były ogniska i fajerwerki. Były wianki na Wiśle ku czci niezłomnej Wandy, mające przy tym na celu przypomnienie osobnikom płci męskiej o ich obowiązkach współpowania w więzy małżeńskie, o ile nie uczynili tego dotychczas, niepomni na wojenne straty naszego pogłowia i na powojenny nadmiar kobiet samotnych.

W tę noc świętojańską nie brakowało również na pewno zapaleńców, pilnie i wstydliwie przetrząsających leśne zarośla w poszukiwaniu legendarnego kwiatu paproci, zakwitającego o północy i mającego moc obdarowania niewypowiedzianą szczęśliwością swego odkrywcy.

Legenda owa, to jedna z najpiękniejszych opowieści o odwiecznej pogoni rodzaju ludzkiego za szczęściem. Niestety, tak samo w baśni, jak i w życiu pogoń ta, najeżona niezliczonymi zasadzkami i trudnościami zbyt często kryje zawód. W baśni — szukający kwiatu paproci nie znajduje go wcale, albo też — nieoczekiwany, cudowny dar zbyt wiele trudnych do spełnienia warunków nakłada na znalazcę. Człowiek, stworzenie pełne wad i niedoskonałości — zawodzi. Warunków nie spełnia i traci nie tylko przypadkowo zdobyte szczęście, lecz często — siebie.

Na czym polega ten błąd? Sądzę, iż na wierze, że przypadkowy, nadnaturalny uśmiech losu zdolny jest rozwiązać dla nas i bez nas wszystkie problemy i trudności życia.

Historyjka ta przypomniała mi się na marginesie niektórych ostatnich wydarzeń, dziejących się na szerokim świecie. Wielu zmęczonych przeciwnością losu ludzi uwierzyło, że tylko w dalekim kraju za Atlantykiem kwitnie paproć. Wierzą, że czarodzieje z Białego Domu, którzy znają tajemnicę hodowli kwiatu paproci, wyczarować potrafią dla wszystkich i za wszystkich lepszy, wspaniały świat, bez współpracy ze strony zainteresowanych.

Dobrze by było, gdyby wszyscy ci entuzjaści importowanego szczęścia częściej przypominali sobie o przestrogach, których nie szczędzi nam baśń, skarbiec prostej, ludowej mądrości. Nie należy rezygnować z poszukiwań skarbów i szczęścia, nie należy też odrzucać niespodziewanych darów. Należy je brać... jeśli dają i jeśli nawet ofiarodawcami kierują po prostu pragnienie pozbycia się nadmiaru tzw. dóbr doczesnych.

Nie należy się natomiast tym szczęściem bezkrytycznie zachłystywać. Może się ono znakomicie zmarnować, jeżeli nie potrafimy go odpowiednio zużytkować. Może przepaść bez wieści i śladu, jeżeli nie znajdziemy w sobie dość siły i woli, by samym, nie drogą czarów i darów, lecz własnym wysiłkiem zdobyć i utrwalić nasz dobry los.

Paproć możemy zatem dostać, skoro rośnie ona gdzie indziej w nadmiarze, hodować jednak musimy ja sami, żeby w przyszłości zakwitła.

AVIS

NASZA OKŁADKA



Rys. B. W. Linke

Na Święto Morza

Indrichoterium

TRUDNO wymówić, a jeszcze trudniej spamiętać nazwę tego dziwnego stworu, który żył przed 60 milionami lat, a którego kompletny szkielet został ostatnio odkryty przez uczonych radzieckich w piaskach Kazachstanu. Indrichoterium żyło w epoce trzeciorzędu i stanowi ogniwo przejściowe między gadami a ssakami. Odnaleziony szkielet ma 6 metrów 30 centymetrów długości.

Żadne muzeum świata nie posiada bodaj tylko czaszki indrichoterium. Muzeum leningradzkie jest już obecnie dumne, że w jego zbiorach znajdzie się jedyny okaz kompletnego szkieletu.

Gmach Narodów Zjednoczonych

Biuro generalnego sekretarza ogłosiło projekt przyszłej siedziby Narodów Zjednoczonych. Centralny gmach będzie 40-piętrowym drapaczem chmur. Znajdą w nim pomieszczenie biura generalnego sekretarza, biura poszczególnych delegacji oraz studia dla radia i telewizji. Poza tym zbudowane zostaną dwa mniejsze gmachy. Jeden ma pomieścić Radę Bezpieczeństwa, Komisję Powierniczą, Radę Gospodarczo - Społeczną i inne komisje. Drugi zaś przeznaczony będzie całkowicie dla Zgromadzenia Ogólnego. Sala Zgromadzeń obliczona będzie na 70 delegacji i 3.240 osób.

Militaryzacja dyplomacji amerykańskiej

GENERAŁ Eisenhower, jako następny z kolei generał amerykański, porzucił mundur wojskowy, aby — jak mówią — zamienić go w bliskiej przyszłości na frak dyplomatyczny, albo wysokie stanowisko w administracji cywilnej swojej ojczyzny.

W chwili, gdy poprzednik Eisenhowera zamienił stanowisko szefa sztabu USA na tekę ministra spraw zagranicznych, Eisenhower podkreślił, że uważa generała Marshalla—swojego zwierzchnika z czasu wojny, nadal za swego mentora. Zmiana stroju nie pociąga za sobą zmiany umysłowości. Generał Marshall pozostał sobą na nowym stanowisku. Do świadczyli tego na sobie przede wszystkim jego nowi współpracownicy. Rozpoczął się kontredans przenoszenia wysokich urzędników i dyplomatów, w tempie iście wojskowym. Wprawdzie nie wprowadził do Departamentu Stanu swoich podkomendnych, ale otoczył się swoimi byłymi współpracownikami cywilnymi. Najważniejszym z nich był dotychczas bankier, R. A. Lovett, mianowany podsekretarzem stanu. W czasie wojny Lovett, jako podsekretarz stanu w ministerstwie wojny, współpracował z Marshallem w tworzeniu floty lotniczej USA. Może obecnie na równi z wieloma innymi zadaje sobie pytanie: Quo vadis, Eisenhower?

tak i nie — STRONA 4

Adam Rapacki
Minister Żeglugi

JESTEŚMY NA WIELKIM WYBRZEŻU

Skierowując nasze myśli ku zagadnieniom morskim, musimy mieć świadomość, że obecnie oknem Polski przestał być mały skrawek wybrzeża, połączony z pozostałą częścią kraju ciasnym korytarzem. Dzisiaj jesteśmy panami wielkiego Wybrzeża od Elbląga aż po Szczecin. Musimy też nauczyć się myśleć kategoriami całości, kategoriami wielkiego wybrzeża oraz zespołu jego portów.

Nawet w przedwojennych ograniczonych warunkach potrafiliśmy stworzyć tętniące życiem miasto i port tam, gdzie dawniej była tylko mała wioska rybacka. Obecnie musi nam starczyć sił i zapału na ożywienie całego Wybrzeża. W przeciągu dwóch lat niepodległości opustoszałe po zniszczeniach wojennych i odejściu Niemców Wybrzeże zaroiło się nowym polskim życiem. I znowu staje się tam cud — nowy cud polskiej żywotności. Tempo zaludnienia i ożywienia tej ziemi, miast i portów świadczy o sile nieprzepartej i instynktownej woli narodu polskiego do związania się z morzem.

Rzeczą rządu będzie skierowanie tych sił we właściwe łożyska, planowe wypracowanie modelu Wielkiego Wybrzeża, jako integralnej części organizmu gospodarczego i społecznego Polski.

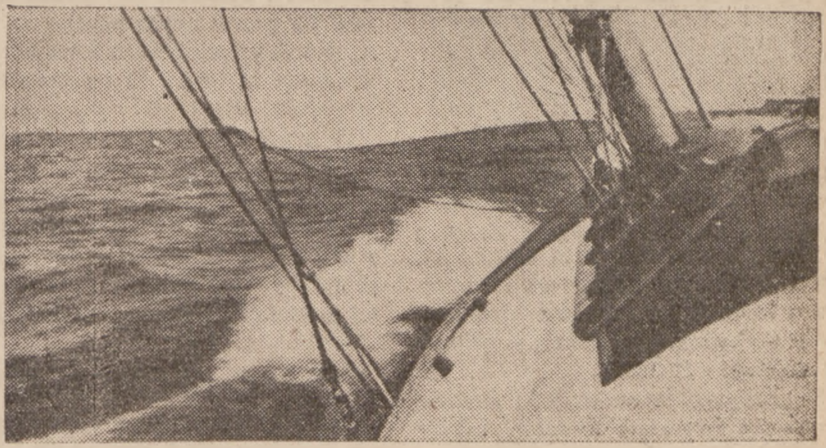
Gdynia połączyła się z Gdańskiem, tworząc z nim jedną już całość. Ten „stary port" spełnił znakomicie swe zadanie w pierwszym okresie, kiedy sam jeden podołać musiał wszystkim przeładunkom, potrzebnym Polsce, jak powietrze płucom. Ich dobremu, pięknemu rozwojowi nie stoją na przeszkodzie perspektywy Szczecina, jako wielkiego portu nie tylko Polski ale i Europy środkowej, wielkiego portu Odry, a w przyszłości i Dunaju. Dopiero w połączeniu z polskim obszarem gospodarczym Szczecin zyskuje właściwe swoje znaczenie i pełne możliwości. Potrzeba jednak wiele pracy, żeby je zrealizować. Inne późniejsze porty wypełnią pracę tych, głównych.

Polska oczekuje od pionierów morza, od ludzi, którzy już dokonali przerąbania pierwszego okna polskiego na morze, żeby swój zapał i umiejętności skierowali obecnie na szerszy znacznie zakres — całego Wybrzeża. Wesprą ich w tym wysiłku nowe, młode kadry, których nie zabraknie. Praca młodzieży morskiej w szeregach PCWM i Szkół Morskich dowodzi dobitnie, że w młodym pokoleniu stajemy się narodem morskim z instynktu, dążeń i co najważniejsze z uporu.



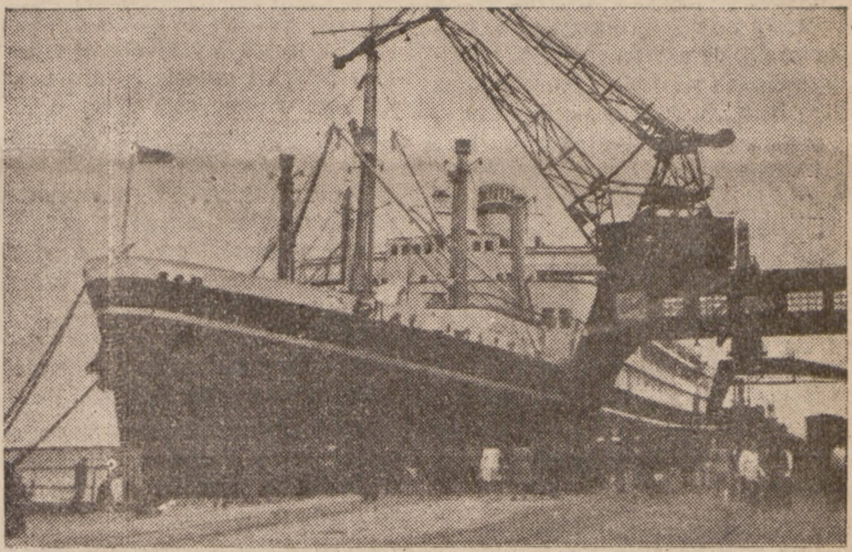
Fot. M. Dobrzykowski

MORZEM IDZIE POMOC DLA POLSKI
Wyładunek paczek „CARE" — amerykańskiej spółdzielni pomocy Europie.



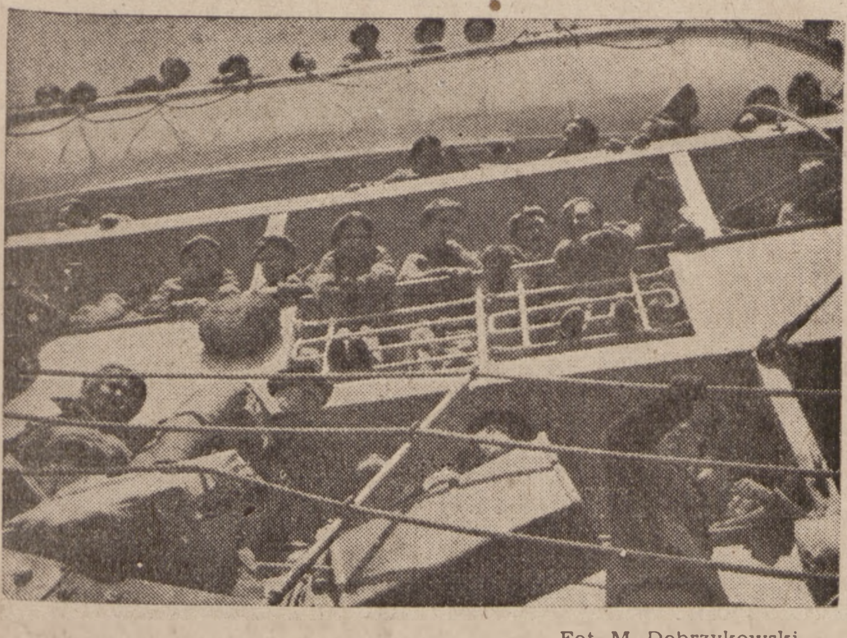
Fot. Film Polski

MORZE — SZKOŁA CHARAKTERÓW
Uczymy się przezwyciężać burze i przeciwne wiatry.



Fot. Film Polski

MORZE — ŁĄCZY NAS ZE ŚWIATEM
Wielki motorowiec polski „Batory" podjął normalną komunikację z Ameryką.



Fot. M. Dobrzykowski

MORZE — DROGA DO OJCZYZNY
Żołnierze polscy z Anglii opuszczają pokład m/s „Sobieski" w porcie gdańskim.

Stanisław Szwalbe
Wiceminister
Sejmu Ustawodawczego

SPÓŁDZIELCZOŚĆ I MORZE

MORZE polskie powinno być kuźnią dużej pracy gospodarczej i wychowawczej najszerszych rzesz narodu polskiego.

Nasze stosunki gospodarcze z całym światem są istotnie zależne od zagospodarowania Wybrzeża. Nasze morskie kontakty ze światem w innych dziedzinach będą miały duże znaczenie dla pogłębienia świadomości obywatelskiej najszerszych mas narodu.

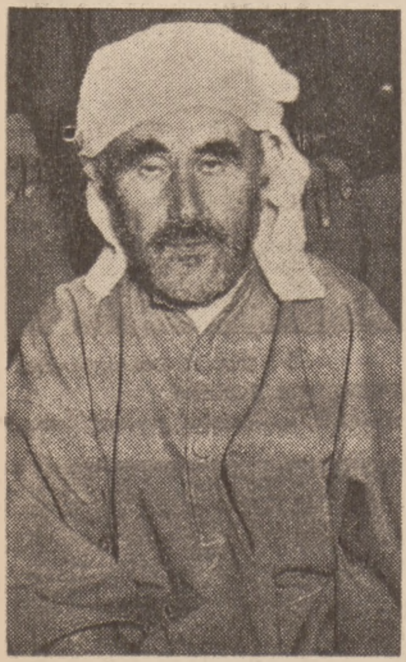
Specjalną rolę w obu tych kierunkach może odegrać spółdzielczość polska, mająca poważne przedwojenne tradycje morskiej pracy gospodarczej.

Reasumuję:

Praca na morzu i nad morzem jest ważnym odcinkiem, łączącym wysiłki całego narodu w dziele odbudowy państwa polskiego.

Stan Szwalbe

tak i nie



Przed niespełna rokiem zbiegł z Francji b. wielki mufti Jerozolimy, Emin el Husseini. Znalazł on schronienie u króla Egiptu, Faruka, który nie zraził się bynajmniej faktem współpracy muftiego z Hitlerem.

Kilka tygodni temu dzienniki doniosły o ucieczce przywódcy Rifenów, Abd-el-Krima. Dzieje tego przwódcy marokańskiego nie są zapewne już znane młodszemu pokoleniu czytelników. To Abd-el-Krim w swoim czasie prawie wrzucił Hiszpanów do Morza Śródziemnego; to on sprawił Francji tyle kłopotu, że musiała wysłać do północnej Afryki nowoczesną armię i wreszcie wywiozła go na wyspę Reunion. Po upływie dwudziestu lat postanowiono przewieźć go do bardziej komfortowych warunków. Gdy statek, wiozący Abd-el-Krima zawinął do Port Saidu, policja egipska weszła na pokład okrętu francuskiego i po prostu aresztowała przywódcę marokańskiego. Został odstawiony do Kairu i tam znalazł się pod opiekuńczymi skrzydłami króla Faruka i Ligi Arabskiej.

Złośliwi powiadają, że Mufti Jerozolimy został uwolniony „franco", a Abd-el-Krim pożegnał się z Francuzami „po angielsku".

W Hiszpanii



Generał Franco rządzi ciągle jeszcze w Madrycie, ale naród hiszpański podnosi coraz śmielej głowę. Terror rządowy nie jest w stanie odstraszyć bojowników o wolność, a policja i wojsko nie mogą opanować przybierającego na sile ruchu partyzanckiego.

Ostatnio ośmiu partyzantów przybyło do wytwórni prochu Santa Cruz del Orden, w miejscowości Santa Felin. Rozbroili strażników, uwięzili ich i wysadzili całą prochownię w powietrze.

W tym samym czasie były ambasador brytyjski w Madrycie, Lord Templewood (Sir Samuel Hoare) bawił w Lizbonie. Rozmawiał z dyktatorem Portugalii, Salazerem i ponoć również z pretendentem do korony hiszpańskiej, Don Juanem.

Ministerstwo Spraw Zagranicznych Wielkiej Brytanii oświadczyło skromnie, że czcigodny lord nie spełniał żadnej misji urzędowej. Tym niemniej sam fakt podróży nasuwa smutne refleksje.

Broń amerykańska w Chinach

Ostatnie sukcesy komunistów chińskich zwróciły ponownie uwagę całego świata na problemy tego olbrzymiego kraju, który nie może dojść do równowagi.

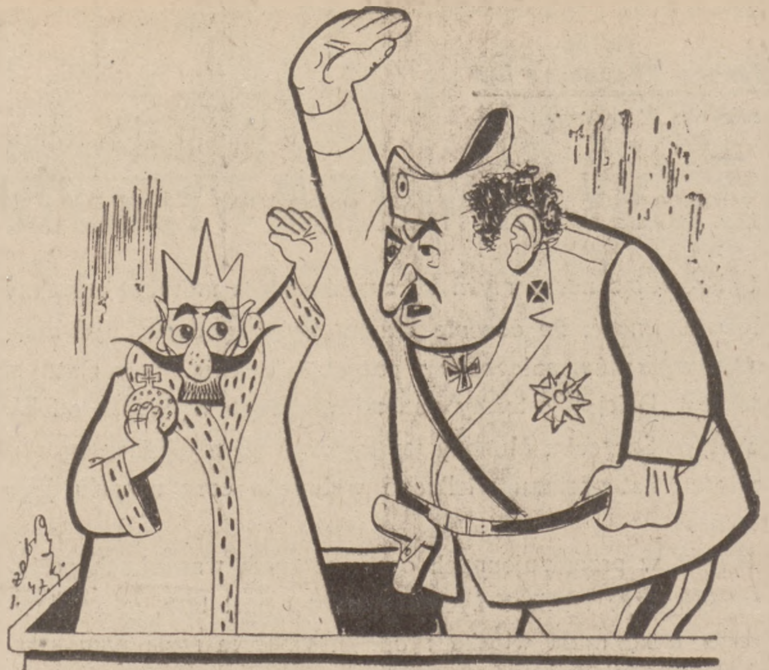
Jest rzeczą niezmiernie ciekawą, że IV armia komunistyczna wyposażona jest całkowicie w sprzęt amerykański. Mogłoby to prowadzić do przypuszczenia, że Amerykanie zraziwszy się do Czang-Kai-Szeka, postanowili popierać komunistów chińskich. Tak jednak nie jest. Po prostu armie północy zdobyły na swoich przeciwnikach takie ilości broni „made in USA", że wystarczyło na uzbrojenie całej armii.

IV armia komunistyczna ma już tradycje w zdobywaniu broni na przeciwniku. Poprzednie jej uzbrojenie było pochodzenia całkowicie japońskiego. Obecnie stary sprzęt został rozdany milicji chłopskiej, która strzeże lądu w zdobytej ostatnio części prowincji Szan-Tung.

Reforma rolna na opak

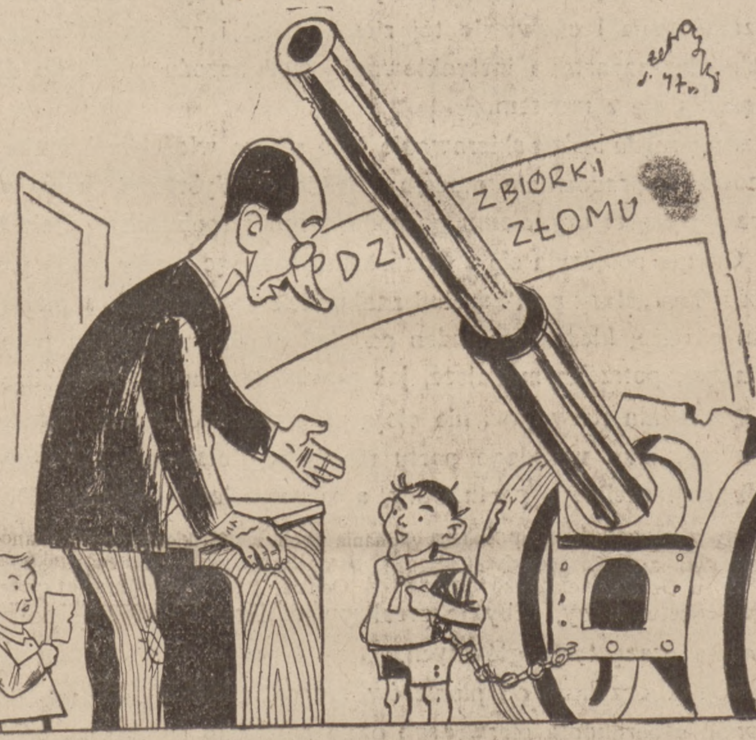
Rząd Filipin wykupił olbrzymie dobra Buenavista, należące do kościoła katolickiego, celem przeprowadzenia parcelacji pomiędzy 2.000 rodzin drobnych plantatorów ryżu. Filipini osiedlili się i zabrali do roboty. Pewnego dnia przybyły oddziały wojsk amerykańskich stacjonujących w niepodległej republice Filipińskiej, i usunęły rolników. Wprowadzono w posiadanie olbrzymich dóbr pewnego wyższego oficera armii amerykańskiej, który nabył całą posiadłość od rządu filipińskiego. Wywłaszczeni Filipińczycy wnieśli skargę do sądu. Nie wiadomo jednak, czy to na wiele się przyda, skoro rząd filipiński, widocznie pod wpływem niedawno zawartych traktatów z USA, zamierza zezwolić obywatelom amerykańskim na nabywanie ziemi na wielką skalę.

Jest to wykonanie umowy, na mocy której wolno biednemu Filipińczykowi w drodze wzajemności kupić np. Zakłady Forda w Detroit.



(Rys. Julian Żebrowski)

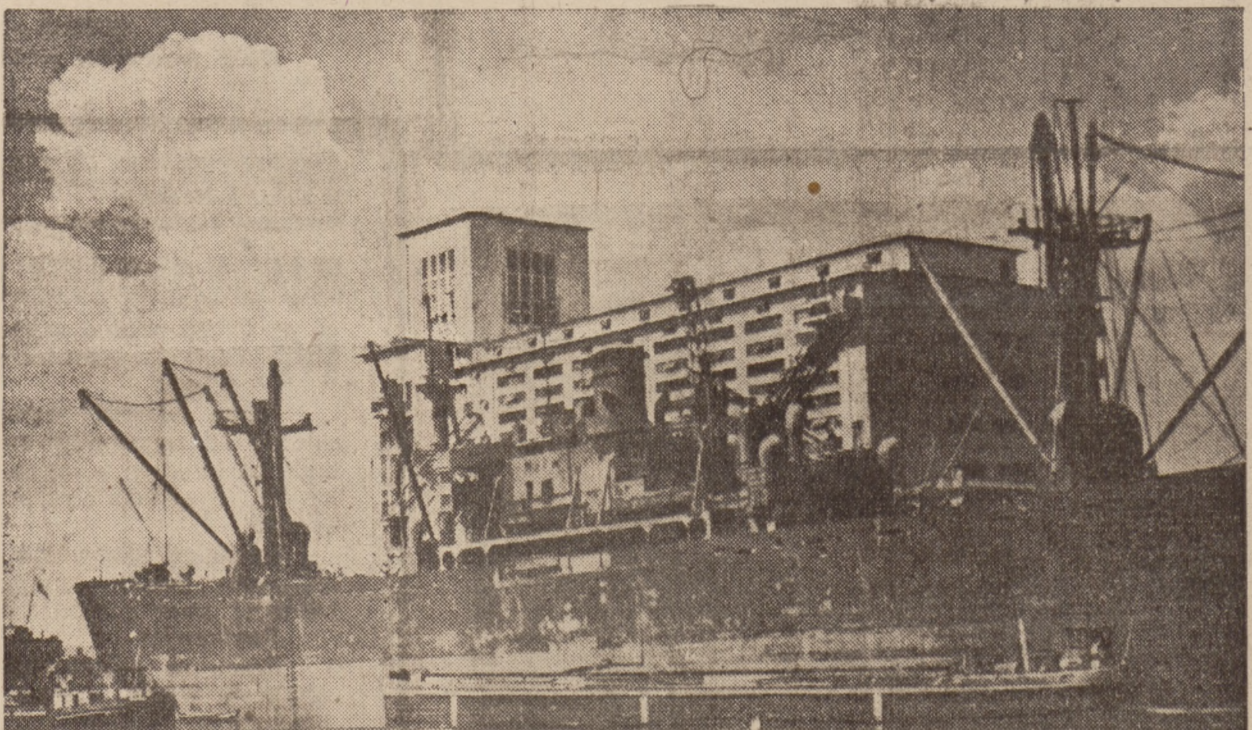
KRÓLESTWO W FRANKISTOWSKIEJ HISZPANII
Gen. Franco: Prawą ręką, psiakrew, prawą!



(Rys. Julian Żebrowski)

WŚRÓD DZIECI SZKOLNYCH PRZEPROWADZONO ZBIÓRKĘ ZŁOMU.

— Coś ty przyniósł?
— Armatę niemiecką, która od 2 lat przeszło była zawalidrogą na naszej szosie.



Fot. M. Dobrzykowski

CHLEB BĘDZIE. Elewator zbożowy „Społem" w porcie gdyńskim pracuje dzień i noc wyładowując zboże dla Polski

MUSIMY PRZEKROCZYĆ 1.100.000 TON PRZEŁADUNKU

Wywiad „Tygodnia" z Delegatem Rządu dla Spraw Wybrzeża, EUGENIUSZEM KWIATKOWSKIM

Wobec zbliżającego się dnia Morza, redakcja „Tygodnia" zwróciła się do Komisarza Rządu dla spraw Wybrzeża Min. Eugeniusza Kwiatkowskiego z prośbą o oświetlenie najbardziej aktualnych kwestii, związanych z rozbudową wybrzeża.

— Jak Pan Minister ocenia rezultaty pracy Polski na Bałtyku w ostatnim okresie?

— Rezultaty osiągnięte w ciągu roku 1946 były już niejednokrotnie podawane przez prasę i sprawozdania. To co jest najbardziej przekonywujące dla każdego obywatela, to jest właśnie naoczne stwierdzenie tego, co się w pierwszym okresie odzyskania niepodległości stało na Wybrzeżu. Kto widział Gdynię, Gdańsk lub Szczecin, Ustkę, Kołobrzg czy Elbleg w roku 1945 i zobaczy je dziś, musi stwierdzić ponad wszelką wątpliwość, że wysiłek polskiej pracy jest duży. W dziedzinie portów nie potrzebujemy wstydzić się naszego dorobku w porównaniu z wysiłkiem innych narodów znacznie od nas bogatszych.

Podam panu pewne przykładowe cyfry, jeszcze nie publikowane.

Od połowy 1945 roku do połowy 1946 porty niemieckie Hambur, Brema, Emden i Lubeka przeładowały łącznie zaledwie 22% normy przedwojennej, chociaż w żadnym z tych portów zniszczenia zasadniczych urządzeń portowych nie przekroczyły 70%.

W naszych portach takie urządzenia jak dźwigi, magazyny, falochrony, sygnalizacje, energetyka w znacznej części i nadbrzeża zostały prawie w 100% zdewastowane. Mimo to od połowy 1945 roku do połowy 1946 norma przeładunku osiągniętego przez Polskę wyniosła 28% stanu przedwojennego.

Za cały rok 1946 obrót towarowy w Gandawie wyniósł 25%, w Bremie — 42%, w Antwerpii — 47% przeładunku przedwojennego, a potężny Hamburg przyjął 3.338 statków, ładujących łącznie 2.400.000 NRT.

Ruch w porcie hamburskim był bardzo nierównomierny i wahał się się średnio około 30% wydajności przedwojennej, dochodząc w jednym miesiącu do 60% tej normy.

Gdynia i Gdańsk przyjęły zaś w roku 1946 łącznie 4.500 statków o pojemności 4.800.000 NRT, a więc statki większe niż w porcie hamburskim, przeładowując sumarycznie 7.700.000 ton towarów w eksporcie i imporcie. Cały rok 1946 wykazuje 47% maksymalnego przeładunku przedwojennego, a w ciągu dwóch miesięcy przekroczył znacznie 60% maksymalnej normy przedwojennej.

Po katastrofalnym zastoju zimowym w portach polskich, odciętych całkowicie lodami od Morza Północnego i ograniczonych do minimum pracy na samym Bałtyku, w maju ruszyła praca pełną parą. Nasze porty, koleje, przemysł węglowy i inne zatrudnienia zdały całkowicie egzamin. Z najwyższym zaś uznaniem muszę wyrazić się o sprawności, zapale i wydajności pracy samych robotników. Pomimo rozlicznych trudności porty delty Wisły tj. Gdynia i Gdańsk łącznie przeładowały w maju 1.040.000 towarów, z czego 700.000 przypadło na eksport. Sam eksport węgla uzyskał w tym czasie poważny rekord, dociągając do 640.000 ton, podczas gdy dotychczas w ostatnim półtoraroczu nigdy jeszcze nie przekroczyliśmy 500.000 ton.

W stosunku do najkorzystniejszych miesięcy w całym okresie przedwojennym rezultat przeładunkowy obu tych portów w maju 1947 roku uzyskał 70%, a w stosunku do cyfr przeciętnych z roku 1938 prawie 80%. Jeżeli zważymy, że urządzenia przeładunkowe są dotychczas odbudowane zaledwie w 40%, musimy ocenić jak olbrzymiego wysiłku dokonał cały zespół pracowników fizycznych i umysłowych.

Jednocześnie mały jeszcze przeładunek w Szczecinie przekroczył w maju cyfrę sumaryczną całego roku ubiegłego, a port w Ustce (Postominie) rozpoczął również w maju przeładunek węgla na eksport.

Hasłem całego zespołu pracowniczego Gdyni i Gdańska na bieżący miesiąc jest:

„Przekroczyć 1.100.000 ton przeładunku."

— A punkty słabe, panie Ministrze?

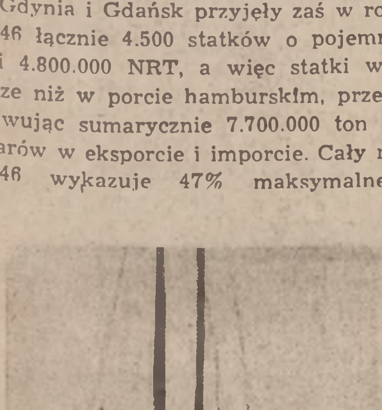
— Słabym punktem Wybrzeża jest kwestia odbudowy mieszkań robotniczych. Robotnicy w przeważnej części mieszkają w znacznych odległościach od miejsc pracy, co uniemożliwia im normalizację życia. Zjawisko to ma charakter znacznie bardziej ostry w portach, niż w jakiejkolwiek innej gałęzi pracy.

Specyficzne warunki tej pracy wykluczają jej regularność. Są okresy, w których zapotrzebowanie na pracę jest wprost olbrzymie. Mieliśmy momenty, w których około 100 statków jednocześnie oczekiwało na wyładunek, albo załadunek. W innych okresach natężenie pracy, czy z powodu braku statków, czy towarów, słabło. Dlatego bliskość usadowienia rezerw robotniczych przy porcie jest szczególnie ważna.

Zespół robotniczy na Wybrzeżu dokonuje olbrzymiego wysiłku w dziedzinie przeładunkowej. Słusznie mu się należy większa troska o spełnienie jego uzasadnionych postulatów mieszkaniowych.

Na rok ten i następny rzućmy hasło koncentracji wysiłku na odbudowie mieszkań pracowniczych.

Niechże Święto Morza w tym roku przyjmie za swój sztandar to hasło morskiego świata pracy!





Fot. M. Dobrzykowsk

Eugeniusz Kwiatkowski

ŚWIĘTO MORZA



Zbliża się dzień Święta morza roku 1947. Święto to, jak mało które, ma już wyrobioną pozycję w uczuciach całej Polski. Jest już tradycyjne. Było obchodzone przed wojną i jest obchodzone dziś. Cała prasa polska zademonstruje w tym dniu więzy uczuciowe narodu z morzem, na całej przestrzeni państwa i wszędzie na kuli ziemskiej, gdzie tylko rozbrzmiewa polska mowa. Taka jest już tradycja wielu lat. Ze wszystkich zakątków Polski wyruszą w stronę polskiego wybrzeża gromady pielgrzymów, tak jak wędrują do miejsc cudami słynących. Z morza promieniować będą w dusze ludzkie źródła wielkiej energii narodowej, której cząstkę można zabrać ze sobą i sycić się nią w ciężkiej pracy w mieście, w fabryce, w urzędzie, na roli, wszędzie tam, gdzie z trudu ludzkiego i znoju powstaje Polska by żyć. I to zjawisko ma swoje ustalone tradycje, szczególnie w szeregach młodego, formującego się dopiero pokolenia.

Ale taka treść Święta Morza była wystarczająca może w okresie przedwojennym. Dziś byłaby ona za skąpa. Pozycja Polski nad morzem uległa radykalnej zmianie. Nasz narodowy potencjał morski wzrósł poważnie. Nie jesteśmy już państwem o proporcjonalnie najmniejszym wybrzeżu morskim. I w stosunku do cyfry ludności, i w stosunku do całego układu geograficznego, i w relacji do granic lądowych stopień morskości nowej Polski jest dziś nie tylko dziesięciokrotnie wyższy niż przed wojną, ale jest nie mniejszy w proporcji niż przedwojennych Niemiec czy Belgii. Wszyscy zbliżyliśmy się znacznie do morza. I nie tylko my, ludzie, ale i wiele spraw ważkich i istotnych naszego narodu zbliżyło się i związało się bezpośrednio z morzem.

Przed wojną punkt kulminacyjny Święta Morza mógł się kondensować tylko w nowo - zrodzonej Gdyni. Dziś w tym uroczystym dniu nie możemy wprost wchłonąć w siebie przestrzeni morskiej Polski. Fale emisyjne tego święta będą szły na cały obszar państwa i z Gdyni, i z Gdańska, i ze Szczecina, i z Elbląga, i z Kołobrzegu, i z wielu polskich miejscowości rozsiadłych nad Bałtykiem od Świnoujścia aż po Frombork Kopernikowski i po Braniewo. Co ważniejsze, dopiero teraz odezwą się głosy zapomnianych dziejów narodu, który przed wielu wiekami trzymał straż nad tym samym wybrzeżem morskim, który kładł kamienie węgielne pod budowę tak znakomitych ośrodków pracy morskiej jak piastowski Szczecin, jak królewski Gdańsk czy Elbląg. W te echa starodawnej przeszłości wplecie się potężny głos nowej rzeczywistości polskiej, wiążący przeszłość narodową z naszą przyszłością. Z tych brzegów polskiego Bałtyku czerpać będziemy coraz mocniej, coraz szerzej siły regeneracyjne po tym nieopisanym upuście krwi spowodowanym najazdem hord germańskich.

I dlatego ten dzień Święta Morza musi mieć dziś inny, nowy charakter niż przed wojną. Symbolizować on będzie wysiłek naszej pracy, realizm naszej polityki morskiej, wolę naszą służenia wielkim ideom cywilizacji i rzetelnej współpracy międzynarodowej.

SZCZECIN PO DWÓCH LATACH

POLSKI PO RAZ TRZECI — TYM RAZEM NA ZAWSZE

Dwa lata upływa 5 lipca od czasu kiedy inż. Piotr Zaremba wraz z ekipą pracowników Zarządu Miejskiego przejął z rąk niemieckiego burmistrza Wiesnera władzę w Szczecinie. Dwa lata to dużo czasu w życiu jednostki, ale jakże krótki okres w rozwoju społecznym i gospodarczym miasta. Mimo to jednak nikt nie odważy się dziś powiedzieć, że ten tak krótki przeciąg czasu został zmarnowany. Szczecin z roku 1945, a ten obecnie — to zupełnie niepodobne do siebie miasta, jeżeli chodzi o życie wewnętrzne.

Ciekawy jest sam przebieg przejmowania Szczecina. Sama decyzja przejęcia Szczecina zapadła w kietniu 1945 r. i już w dniu 28 kwietnia pierwsza polska reprezentacja w osobach inż. P. Zaremby i kpt. Jaśkiewicza przybywa do Szczecina, celem objęcia władzy. Następnego dnia odbyła się nominacja prezydenta miasta i pierwszych członków Zarządu Miejskiego. Pierwsze urzędowe pismo sporządzone w polskim Szczecinie brzmiało:

„Prezydent miasta Szczecina — Szczecin, dnia 30 kwietnia 1945 r. — Dziś o godzinie 8.15 wciągnięto flagę polską na gmach Urzędu. Pełnomocnika Rządu Rzeczypospolitej w Szczecinie — inż. Piotr Zaremba, tymcz. prez. miasta Szczecina".

Tak rozpoczęło się urzędowanie władz polskich w Szczecinie.

Tym razem jednak Szczecin nie pozostał długo w rękach Polaków. Decyzją Rządu Tymczasowego z dnia 5 maja wydane zostaje polecenie ewakuacji ze Szczecina na skutek niewyjaśnionej jeszcze sytuacji politycznej. W dniach 16 i 17 maja odbywa się ewakuacja władz państwowych i miejskich, oraz większej części ludności polskiej do Starogardu. 6 czerwca przybywa jednak po raz drugi ekipa Zarządu Miejskiego, aby objąć władzę w mieście i tu zastają równolegle funkcjonujący niemiecki Zarząd Miejski. W mieście samym jest już ponad 40 tys. Niemców. Ale i tym razem zapadła znów decyzja o wycofaniu władz polskich i 19 czerwca nastąpiła druga ewakuacja.

Jesteśmy tutaj od wieków

Szczecin należał do Polski już od czasów Mieszka I. Że tak było świadczy najlepiej dokument watykański „Diagome index", w którym Szczecin wymieniony jest jako miasto polskie. Tenże Mieszko I osadził tutaj na tronie książęcym syna swego Świętopełka. Stąd wyniosła się linia Piastów zachodnio-pomorskich.

Znaczny rozwój miasta nastąpił po zaprowadzeniu na tutejszych terenach wiary chrześcijańskiej. Bolesław Krzywousty przysyła tutaj misję św. Ottona. Misja ta buduje w Szczecinie pierwsze kościoły: św. Wojciecha, następnie św. Piotra i Pawła. Ten ostatni mimo kilkakrotnych przeróbek przetrwał do naszych czasów. W r. 1187 wybudowano kościół św. Jakuba. Wspaniałą tą świątynia, posiadająca wieżę wysokości 120 m., została w czasie ostatniej wojny poważnie zniszczona i dziś możemy oglądać tylko ruiny.

Najcenniejszym zabytkiem historycznym polskiego Szczecina jest jednak zamek piastowski. Pierwsze prace rozpoczęte zostały za czasów Barnima III w r. 1345 i trwały 150 lat, aż wreszcie przez księcia Bogusława X budowla została całkowicie ukończona. Warto również nadmienić, że Bogusław X był wychowankiem Długosza, a mężem królewny Anny, córki Kazimierza Jagiellończyka. Zamek szczeciński w czasie ostatniej wojny został poważnie zniszczony i obecnie odb[illegible]wany jest przez Komisję Konserwatorską.

Dzieje Szczecina są bardzo ciekawe i obfite w różnego rodzaju fakty historyczne, związane bezpośrednio z Polską. Aczkolwiek Niemcy starali się wszystkie prawdy historyczne zniszczyć, wiele z nich jednak zachowało się do czasów dzisiejszych.

Do r. 1939 w Szczecinie zamieszkiwało ponad 6 tys. Polaków. Działało tutaj także szereg organizacji polskich jak: Oddział Związku Polaków w Niemczech, Polskie Towarzystwo Szkolne, Polsko - Katolickie Towarzystwo, Tow. Gimn. „Sokół" i Tow. śpiewacze im. Szopena. Życie polskie było jednak w Szczecinie na każdym kroku gnębione. Nawet nabożeństwa kościelne z kazaniem w języku polskim mogły odbywać się tylko trzy razy w roku.

Przed wojną pracowało w Szczecinie aktywnie ponad 40 działaczy i prawie wszyscy zostali w czasie wojny wymordowani w niemieckich więzieniach i obozach.

Szczecin to przede wszystkim port

Szczecin leży w okolicy najbardziej malowniczej z całego Pomorza Zachodniego i jest miastem morskim aczkolwiek przestrzeń dzieląca go od morza wynosi 60 km. Położony w Ujściu Odry, ozdobiony jest licznymi wyspami i kanałami i opasany jest dwiema wstęgami tej pięknej rzeki.

Czynnikiem najważniejszym, decydującym o życiu i rozwoju tego miasta, był zawsze i będzie port. Aczkolwiek dziś port szczeciński nie odgrywa jeszcze odpowiedniej roli na skutek zniszczeń urządzeń, które wynoszą ponad 60%, to jednak liczyć się trzeba z tym, że dla dalszego rozwoju miasta stanowi to zagadnienie zasadnicze. O roli portu szczecińskiego informował czytelników „Tygodnia" — minister Żeglugi Ob. A. Rapacki, który stwierdził, że port odgrywać będzie bardzo poważną rolę obok portów w Gdyni i Gdańsku.

Już dziś przed portem szczecińskim otwierają się bardzo duże możliwości. Odra stanowi najkrótszą i najlepszą drogę wodną łączącą Szczecin ze Śląskiem, co jest bardzo ważne dla eksportu naszego węgla i importu przemysłowego z zagranicy. Port szczeciński, wysunięty najdalej na zachód, stwarza doskonałe warunki do kontaktu Polski z państwami zachodnimi.

Poza tym port szczeciński ma ścisły związek z rozwojem gospodarczym Wielkopolski w eksporcie produktów rolniczych. Przez port ten będzie można wywozić takie nadwyżki z Pomorza Zachodniego jak: masło, jaja itp., kiedy tylko warunki lokalne na to pozwolą, to znaczy gdy produkcja rolna stanie na odpowiednim poziomie.

Na odbudowę portu szczecińskiego poświęcona zostaje w ramach Narodowego Planu Odbudowy Gospodarczej suma 3 miliardów zł. Pracami nad odbudową kieruje Biuro Odbudowy Portu. W r. 1947 przewidziany jest przeładunek towarów w wysokości ponad milion ton.

Ostatnio przez port szczeciński eksportowany jest głównie węgiel oraz przywożone są konie, celuloza, ruda itp.

W Szczecinie mieszka ponad 130 tys. Polaków

Dziś życie w Szczecinie płynie już normalnym torem i miasto to nie posiada żadnych cech dawnej niemieckości. W grodzie szczecińskim zamieszkuje ponad 130 tys. mieszkańców, gdy jeszcze dwa lata temu było zaledwie 1.578 osób. Liczba Polaków wzrastała z dnia na dzień i w dalszym ciągu rośnie. Na dzień 1 stycznia 1946 r. Szczecin posiadał 22.228, gdy już w lipcu liczba ta wzrosła do 86.335 mieszkańców a w dniu 1 stycznia 1947 r. zamieszkiwało w Szczecinie 108.730 Polaków.

W obecnych warunkach mieszkaniowych, biorąc pod uwagę intensywny remont mieszkań uszkodzonych, Szczecin może pomieścić jeszcze co najmniej 50 — 70 tys. mieszkańców.

Bardzo ciekawa jest z punktu widzenia gospodarczego i przyszłego rozwoju miasta charakterystyka ludności według zawodów. Największa ilość jest tutaj rzemieślników, następnie urzędników i kupców. Na dzień 1 stycznia 1947 r. w Szczecinie pracowało 836 warsztatów rzemieślniczych i 1612 sklepów różnych branż. Przewaga była oczywiście sklepów spożywczych, bo aż 1.196.

Gorzej jest natomiast z przemysłem. Przemysł szczeciński rozlokowany w większej części w rejonie portowym uległ całkowitemu zniszczeniu. Z czynnych większych zakładów przemysłowych są: Huta „Stolczyn", cukrownia „Gumieńce", Państwowe Zakł. Przem. Konfekcyjnego, Fabryka Czekolady i Palarnia „Społem" itd. W odbudowie z większych zakładów znajduje się fabryka sztucznego jedwabiu.

Dużego rozmachu ostatnimi czasy nabiera rozwijający się tutaj ruch spółdzielczy. Na dzień 1 stycznia br. w Szczecinie pracowało ogółem 68 sklepów spółdzielczych.

Z poważniejszych spółdzielni wymienić należy Sp. Sp. „Robotnik", posiadającą 30 sklepów i skupiającą ponad 2 tys. członków, Szczecińskie Zakłady Mleczarskie, Sp. Wyd. Polskie Pismo i Książka i szereg innych. Na terenie Szczecina działają także placówki wojewódzkie „Społem" B.G.S., Związku Rew. oraz innych związków spółdzielczych.

Niewątpliwie Szczecin posiada także szereg bolączek. Budżet miejski jest w dalszym ciągu jeszcze deficytowy, są już pewne trudności mieszkaniowe z braku kredytów na remont bloków, kiepski teatr itd. Niemniej jednak z każdym dniem poszczególne odcinki życia się usprawniają i miasto posiada przed sobą widoki wielkiego rozwoju.

To, czego dokonano w Szczecinie w ciągu zaledwie dwóch lat, świadczy dobrze o polskiej przedsiębiorczości.

CZESŁAW SOBCZYK



Gmach Zarządu Miejskiego [illegible] Placu Niezłomnych w Szczecinie

RADA NADZORCZA „SPOŁEM"

Obrady naczelnego organu opinii spółdzielczej

We wtorek 24 bm. rozpoczęło się posiedzenie Rady Nadzorczej „Społem". Tegoroczne obrady mają specjalne znaczenie z uwagi na toczącą się w prasie i Sejmie dyskusję na temat roli i sytuacji spółdzielczości. Rada Nadzorcza „Społem" jako naczelny organ opinii zorganizowanej w tej wielkiej centrali spółdzielczości będzie niewątpliwie odzwierciedleniem poglądów naczelnych kół spółdzielczych na te sprawy.

Obradom przewodniczył ob. Stanisław Bieniek. W Prezydium zasiadają wiceprezes Rady i wicemarszałek Szwalbe, prezes „Społem" Żerkowski, prezes Zarządu Banku Gospodarstwa Spółdzielczego, Daniel Kuszewski, prezes Zarządu Związku Rewizyjnego Pszczółkowski.

Po przyjęciu do wiadomości ustąpienia z Rady min. Dąbrowskiego powołano na jego miejsce znanego działacza spółdzielczego, ekonomistę i publicystę, min. Żeglugi, Adama Rapackiego.

Doroczne sprawozdanie złożył prezes Żerkowski.

Aby ocenić należycie działalność „Społem" — rozpoczął prezes Żerkowski — nie można oderwać się od rzeczywistości gospodarczej. Gospodarka „Społem" wraz z całą gospodarką narodową wkroczyła w nowe stadium rozwoju, kiedy po okresie łatwych inwestycji, dużej swobody kredytowej i pomocy UNRRA, następuje normalizacja stosunków, zawierająca w sobie, obok momentów korzystnych również i trudności. Sytuacja zmusza nas do dalekoidącej racjonalizacji gospodarki, do ograniczania się poszczególnych instytucji do właściwych ich zadań, do skoncentrowania wysiłków i unikania kosztownych eksperymentów. „Społem" w tym okresie przeszło poważną ewolucję, od aparatu rozdzielczego dla aprowizacji reglamentowanej, do centrali gospodarczej, działającej na wolnym rynku. Obok „Społem" pojawiły się w obrocie hurtowym inne organizacje. Centrale te poszły po linii najłatwiejszej, t. j. zamiast ogarnięcia handlu prywatnego, poszły drogą nawiązania kontaktu ze spółdzielniami. Rozdział ról jest rzeczą konieczną, naczelnym zaś zagadnieniem winna być sprawność i treść obsługi i ona powinna decydować o podziale.

W tej sytuacji spółdzielczość znalazła się pod obstrzałem zarzutów części prasy i niektórych działaczy politycznych. Naiwny czytelnik gazet może wyobrazić sobie, że zarówno sektor państwowy jak i prywatny, to jasne punkty, które zaćmiewa swą niesprawnością i ponoć nieuczciwością sektor spółdzielczy. Ale mniej naiwny obserwator zna życie i wie, że niesprawność, a w każdym razie nieuczciwość są zjawiskami powszechnie niestety występującymi w całym naszym życiu gospodarczym. Chcę wierzyć przeto — powiada mówca — że dobre nasze imię ostoi się w ogniu tych krytyk, tym bardziej, że naszymi argumentami są wyniki pracy.

Z kolei mówca przeszedł do samorządu spółdzielczego, podając, iż rozpoczęta w IV kwartale 1946 r. odbudowa samorządu „Społem" na szczeblu powiatu zbliża się ku końcowi. Wybory charakteryzowała wyjątkowo duża frekwencja. Wpłynęły one na zwiększenie się liczby spółdzielni, należących do „Społem". Jesteśmy bliscy przekroczenia liczby siedmiu tysięcy spółdzielni, będących członkami „Społem". Jesteśmy pierwszą centralą spółdzielczą, z trzech głównych, która przeprowadza u siebie wybory statutowe. Mówiąc o kontroli wewnętrznej, sprawozdawca podkreślił, iż Związek z całą energią prowadził pracę nad zapobieganiem oraz wykrywaniem nadużyć i uchybień w pracy. Nadużycia kierowane były natychmiast do władz sądowych, częstokroć przed ujawnieniem ich przez zewnętrzne organa kontrolne. Ścisła kontrola stwierdza, że aparat ludzki „Społem", pomimo silnego wzrostu ilościowego (70 proc. w okresie sprawozdawczym"), jest aparatem zdrowym. Jego poziom fachowy podnosi intensywna działalność szkoleniowa.

Następnie sprawozdawca omówił zaopatrzenie przez „Społem" producenta wiejskiego, gdzie obok zaopatrzenia w narzędzia rolnicze, nawozy sztuczne i inwentarz żywy, najważniejszym sukcesem było rozprowadzenie przez „Społem" materiału siewnego, w ilości ok. 450 tysięcy ton, co stanowi 100 proc. ogólnej ilości nasion, dostarczonych rolnikowi przez państwo. Przeszkodą w pracy zaopatrzenia wsi był brak dostatecznej ilości materiałów przemysłowych. W zaopatrzeniu konsumenta wiejskiego i miejskiego rola „Społem" polegała z jednej strony na rozprowadzaniu towarów reglamentowanych, z drugiej — na jak najszerszej rozbudowie asortymentu towarów wolnorynkowych, gdzie nie ograniczano się do wąskiej grupy towarów łatwych i kurantowych. „Społem" wychodziło tu z założenia, że zadaniem spółdzielczości jest jak najpełniejsze zaopatrzenie konsumenta. Obroty Wydziału Spożywczego wyniosły bez wyrobów P. M. S. przeszło 40 miliardów zł. Wydział ten obsługiwał zarówno wieś jak i miasto i przepuścił przez swe magazyny olbrzymią ilość 3.5 miliona ton towarów. Kierowany często pod adresem „Społem" zarzut braku interwencji nie jest oparty na faktach, pomija bowiem szereg skutecznych interwencji przeprowadzanych w wypadkach wzrostu cen.

Po sprawozdaniu prezesa „Społem" i poszczególnych komisji, rozpoczęła się dyskusja.

Film TYGODNIA



Fot. Film Polski

W siódmą rocznicę śmierci Mieczysława Niedziałkowskiego, bohaterskiego przywódcy mas robotniczych, na cmentarzu na Palmirach odbyło się odsłonięcie jego grobowca, ufundowanego ze składek członków P.P.S.



„ATAK LOTNICZY" NA PROBLEM MIESZKANIOWY W ANGLII

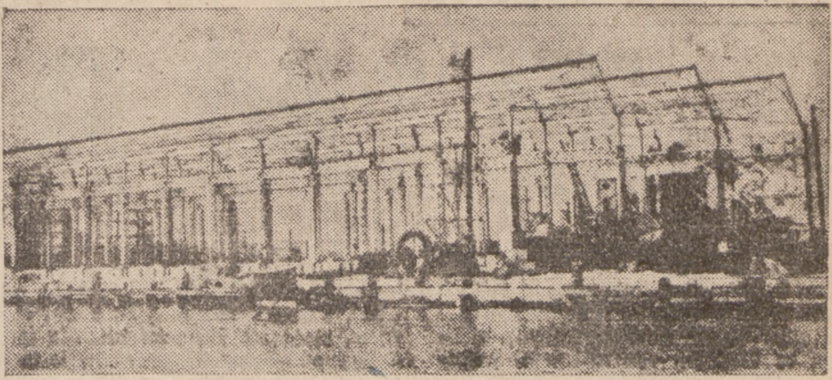
Kadłub szybowca Horsa (używany przez wojska lotnicze w czasie ostatniej wojny) został przerobiony przez przedsiębiorcę budowlanego w Southbourn na dom mieszkalny.

Domek szybowcowy będzie miał trzy izby: sypialnię (10 na 7 stóp), „codzienny" (15 na 7) i kuchenkę (7 na 7).



Fot. Film Polski

W Koluszkach pod Łodzią zatruło się ponad sto osób spirytusem metylowym. W jednym ze szpitali łódzkich pacjenci poddani zostali zabiegom punkcji lędźwiowej i ocznej oraz zastrzykom z osocza krwi ludzkiej. W ten sposób kilkudziesięciu ludzi uratowano od śmierci i ślepoty.



Fot. M. Dobrzykowski

Budowa nowych magazynów dla bydła w nowym porcie w Gdańsku.



Fot. Film Polski

Ostatnia faza odbudowy tunelu kolejowego na skrzyżowaniu Al. Sikorskiego i Marszałkowskiej w Warszawie



Fot. Film Polski

Budowa gmachu Ministerstwa Przemysłu i Handlu przy placu Trzech Krzyży w Warszawie



— Chcemy chleba, a nie kalorii — wołają Niemcy. Oto jedna z licznych demonstracji.

Karol Zbyszewski

Z ARMATĄ

Na „Orfeusza" załadowano ostatnich Polaków opuszczających Harstadt (główna baza aliancka w Norwegii). Szoferzy, co w parku, za miastem, rozbijali oskardami nowe, ledwo dotarte auta i wspaniałe motocykle, na które nie było miejsca na statkach; poganiacze, co sprowadzili muły z oddalonych fiordów; obrotni szperacze, co zwiedzali opuszczone przez wojsko magazyny; kochliwi chłopcy, co zapóźnili się na brzegu, by dać słomianowłosym dziewczętom pożegnalne dowody szczerej miłości — no, wszyscy mający poważne powody, by się odłączyć, zgubić swe macierzyste oddziały, znaleźli się wreszcie na „Orfeuszu".

Na tym 5000-tonowym starym, brudnym statku, było mieszane towarzystwo: 150 Polaków — podhalan, setka Francuzów — chasseurs alpins, kilkunastu rzezimieszków z Legii Cudzoziemskiej i 300 mułów. Oficerami i marynarzami byli Anglicy, a obsługę stanowili Chińczycy. Ci ostatni, pochodzili z różnych stron swego kraju, nie pojmowali swych wzajemnych narzeczy i porozumiewali się między sobą po angielsku, którym zresztą mówili fatalnie. Praktyczni Anglicy, nie mogąc zapamiętać ich barbarzyńskich imion, zawiesili każdemu numer na szyi i wołali:

— Nr 27 do kapitana! Nr 8 i 15 do kuchni!

I żółtaki biegły w dyrdy.

Pokazano nam, kto do jakiej łodzi ratunkowej — na wypadek zbombardowania — ma siadać. Łodzi tych było mało, nigdy by się wszyscy nie pomieścili. Rozsądni szoferzy wnet zdecydowali:

— W razie wysiadki pierwsza rzecz to wyrzucić kitajców do morza. Ich jest przecie 400 milionów — więc wystarczy, a nas Polaków tylko 30 — to trzeba oszczędzać.

My podhalanie, leżeliśmy stłoczeni pokotem na podłodze, pod pokładem, w jednym dusznym luku. Mułom było wygodniej i przestronniej.

Chasseurs alpins dusili się w drugim luku również zdenerwowani, rozłoszczeni. Nie rozumieliśmy nagłego opuszczenia Norwegii, nie wiedzieliśmy dokąd jedziemy, gdzie reszta wojska, co się dzieje...? Komunikaty radiowe dobijały nas co godzinę:

„Bohaterskie wojska francuskie, zadając straszliwe straty nieprzyjacielowi, w najlepszym porządku, wedle z góry ułożonego planu, pełne wspaniałego ducha i niezłomnej pewności zwycięstwa, pod dowództwem wypróbowanych i niezrównanych generałów — cofnęły się na nowe, dogodniejsze linie obronne..." A Niemcy bezładnymi kupami, zdemoralizowani, masakrowani, rozbici, w śmiertelnej panice szli i szli naprzód.

Każde zbliżenie się do radia było jakby pójściem na pogrzeb, a jednak przeklęte pudło, smutniejsze od trumny ciągnęło niczym magnes.

Drażnili mnie też oficerowie angielscy. Co który przeszedł, chwytałem go za rękaw pytając:

— Jakież tam ostatnie wiadomości?

— Ooo, very good news! Oo, doskonale!

— No cóż takiego?

— Jedna niemiecka łódź podwodna unicestwiona, dwa statki po 500 ton storpedowane u wybrzeży Holandii.

— Ale we Francji? Co we Francji?

— Ano Niemcy zajęli Boulogne i zdaje się też Rouen...

Jako zacofany szczur lądowy nie mogłem się pogodzić z tą morską mentalnością, że zatopienie jakiejś barki równoważy utratę Paryża. Tam ginęła Francja, armia, która miała porzez Berlin pójść do Warszawy, tam waliły się wszystkie nasze nadzieje, a myśmy tu tkwili bezczynnie na oceanie, uwięzieni w starym pudle. Poza pojeniem mułów w niczym nie mogliśmy się przysłużyć sprawie alianckiej.

Są naiwni co skrzeczą, że nieszczęścia uszlachetniają ludzi, zbliżają ich ku sobie. Oczywiście jest wręcz przeciwnie. Ludzie, cierpiący nie z własnej winy, stają się źli, wściekli, nie mogąc dosięgnąć istotnych sprawców katastrofy — przypisują ją tym, co są pod ręką, na nich wylewają całą swą nienawiść.

I oto stosunki podhalan z chasseurs alpins, jak najlepsze w czasie kampanii o Narwik, stały się teraz okropne.

— Sales Polonais, to z powodu was ta cała wojna! — mruczeli oni.

— Espèces d'imbeciles, płoty na gęsi wam budować — nie linię Maginota! — odpowiadaliśmy.

Oskarżali nas, że za późno wstajemy na śniadanie, że za dużo pijemy kakao; my ich, że zjadają całą czekoladę i nie zamiatają pokładu. Patrzyliśmy na siebie, jak wilki, kłótnie wybuchały o byle kartofel, po specjalnie złych komunikatach niektórzy rwali się do karabinów.

Cudzoziemscy legioniści wypatrzyli na samym dnie okrętu walizki oficerskie. Rozpruli je nożami, rozkradli zawartość. Oburzyło to nas strasznie; jeśli już rzeczy polskich oficerów miały być zrabowane — to tylko przez nas Polaków, z jakiej zaś racji przez tych zagranicznych przybłędów? Francuscy żołnierze też wpadli w pasję, że ich ubiegnięto w intratnej rozrywce i też jęli wygrażać legionerom. A ci — skupieni w przednim kącie statku; zawsze z rewolwerami u pasa, byli jak stadko buldogów, szczerzących zęby na każdego co się zbliża.

Płynął więc „Orfeusz" nabrzmiały zwątpieniem, lękiem, złością i rozpaczą. Krzyżowało się na nim kilkanaście języków i tylko soczyste przekleństwa były powszechnie rozumiane.

Jak pasażerami „Orfeusza" byli zapóźnieni maruderzy zebrani z opustoszałego wybrzeża, tak sam okręt należał do konwoju rupieci wyciągniętych naostatek z Harstadtu. Pękate cysterny, umorusane węglowce, przedpotopowe transportowce, maleńkie kutry rybackie — wszystko, co mogło się utrzymać na wodzie, co mogło się poruszać sunęło z nami. Wlekliśmy się w tempie 5 węzłów, czyli, że ambitny żółw mógłby nas wyprzedzić. Ale zato dla Niemców w Harstadzie zostały tylko balie.

Na żadnym z tych trzydziestu paru gratów nie widzieliśmy żołnierzy. Nasz konwój wiózł jedynie sprzęt, wojsko pomknęło wcześniej. Wiadomo, że ani generał, ani tuzin pułkowników, ani batalion kolegów nie uchronią od nieszczęścia, a jednak nasze polskie osamotnienie na tym bezkresnym oceanie denerwowało jeszcze bardziej.

Wieczorem, trzeciego dnia podróży, leżałem w śmierdzącym luku na swej śmiesznej zdatnej tylko do defilad, podhalańskiej pelerynie i dla dodania sobie ochoty do życia czytałem francuski pornograficzny magazyn. Pożyczył mi go kolega strzelec - emigrant, który zabrał z Brestu na wyprawę norweską to śliczne wydawnictwo z takim samym pietyzmem, jak inni grudkę ziemi z Zaleszczyk.

Po stromej drabince zlazł do nas oficer angielski i oświadczył przez tłumacza:



A ci, skupieni w przednim kącie statku, zawsze z rewolwerami u pasa, byli jak stadko buldogów

— Mamy na statku dwie armaty; mamy też doskonałego fachowca od strzelania — emerytowanego, zawodowego sierżanta. Potrzebuje on kogoś do pomocy. Który z was zgłosi się na ochotnika?

Naturalnie głucha cisza.

— Świetna okazja do bezpłatnych lekcyj angielskiego — pomyślałem z właściwą wszystkim starszym strzelcom przytomnością umysłu i powstałem z barłogu.

— Well, rzekł oficer, come on!

Poszliśmy na sam tył okrętu, gdzie poznałem znakomitego specjalistę od artylerii. Był to mały, chudy, jak szczapa, pomarszczony jak zgniłe jabłko, Szkot. Kręcił się między swymi działami niczym kelner między stolikami. Pierwszy raz w życiu zobaczyłem z bliska armatę.

— To bardzo proste, objaśnił mi sierżant ,oto działo przeciwlotnicze w razie alarmu pan będzie kręcił tą oto korbą — nastawiając lufę na stosowny kierunek, ja zaś tą korbą będę regulował wysokość. Potem tu się uderzy ręką, tędy armata strzeli, a tam samolot spadnie. Łatwe co?

— Nie ma o czym gadać, nawet minister wojny by to potrafił! A z tamtą armatą jak?

— Ona służy na łodzie podwodne. Wszystko identyczne tak samo tylko zamiast w górę będziemy z niej strzelać w dół, jasne?

— Jak reflektor.

Na tym skończyło się szkolenie i przeszliśmy do ciekawszych tematów. Sierżant opłynął cały świat, znał kulę ziemską równie dobrze jak ja ulicę Marszałkowską.

Polityka i kobiety to dwa pasjonujące tematy, o których rozważań rozgarniętych ludzi gotów jestem zawsze słuchać z rozwieszonymi uszami. Sierżant zaczął mówić o 9-ej wieczór, o 1-szej w nocy był dopiero przy obyczajach Anamitów.

Nagle gwizdnął parokrotnie, krótko, urywanie, destroyer płynący o jakąś milę w bok od nas. W nocnej ciszy syrena zabrzmiała głucho, spazmatycznie, jak stłumiony ryk zwierzęcia. które zwietrzyło niebezpieczeństwo i rozzłoszczone szykuje się do obrony. Wytężyłem oczy: 7 czarnych punktów, leciało na nas od strony pełnego oceanu.

Tyle nalotów już przeżyłem, tyle wybuchów bomb widziałem, a jednak przemknęło mi — jak na początku września — naiwna, nowicjuszowska nadzieja:

— A może to nasze? A jeśli szwabskie to może nie mają do nas pretensji?

Może nas ominą?

Na destroyerach byli przytomniejsi ludzie, bo już otworzyli ogień: zagrzmiały działa, zagrzechotały sprzężone CKE-my...

My dwaj na naszym tylnym pomościku jęliśmy się też miotać jak szaleni. Sierżant szukał gorączkowo po wszystkich kieszeniach, ja poprawiłem beret na głowie i rozpiąłem kołnierz.

— Padding, padding! — wrzasnął na mnie sierżant.

— Co on zwariował? — pomyślałem, czego ja mam padać?

W podnieceniu zapomniałem, że Szkot nie umie po polsku i że „padding" oznacza po angielsku watę.

— Padding! — ryknął tak sierżant, że aż statek przysiadł na zadzie.

Zorientowałem się wreszcie, o co chodzi i podałem mu watę leżącą w skrzynce. Wepchnął sobie dwa kawałki do uszu.

Tymczasem klucz samolotów przerwał szyk, każdy upatrzył sobie jeden statek i szarżował w jego kierunku. Prosto na nas, na biednego „Orfeusza", pędziło wielkie, szare paskudztwo. Nawet św. Tomasz nie miałby wątpliwości co do złych zamiarów bydlaka.

W dzikim pośpiechu zaczęliśmy z sierżantem kręcić każdy swoją korbą. Z nadmiaru gorliwości obróciłem parę razy armatę, jak bąka, dookoła swej osi. W rękach Szkota lufa to celowała pionowo w niebo, to znów akurat w

Ilustrowała Maja Berezowska

NA OCEANIE

dno morza, prostowała się i pochylała jak uszamerowany woźny przed gośćmi u drzwi szykownego dancingu.

Szkaradna maszyna była już tuż, tuż. Leciała na wysokości 50 metrów, a może i niżej.

— Ready krzyknął w końcu sierżant i uderzył dłonią w spust.

Nic!

Trzepnął ręką drugi, trzeci, czwarty raz...

Nic! Podłe działo milczało jak zaklęte.

Okazało się, że zapomnieliśmy nabić armatę.

W tym dziwacznym półmroku polarnym, w tej nocy jaśniejszej niż w Polsce południe w szarugę jesienną, widziałem samolot z drażniącą dokładnością: czarne swastyki, wystające motory, koliska śmigieł, oszkloną kabinę... Przysiągłbym nawet, że widzę wykrzywioną, złą mordę pilota. Ujrzałem też wyśmienicie jak od samolotu oderwały się bomby. Wąskie, podłużne walce leciały kolejno jak paciorki z rozerwanego sznurka, gęsto jak groch z dziurawego worka. Nigdy na lądzie nie odczuwałem podobnego strachu co obecnie. Zdławił mnie formalnie za gardło, przeciął oddech, sparaliżował.

— Nie ma ratunku — pomyślałem — ścierwo nie może chybić!

Zimne stalowe wody oceanu wydawały mi się nienawistnie bliskie. Fala złości chlusnęła mi do głowy:

— To zamiast powiesić Hitlera — sam utonę. I czego ja idiota tak lubiłem kąpać się w morzu?

Pierwsza bomba rymnęła w ocean po prawej stronie „Orfeusza", o kilkadziesiąt metrów od burty. Trysnęła ogromna fontanna czarnej wody — nim opadła wykwitła już druga o kilkanaście metrów bliżej i znowu jedna i następna jeszcze bliżej ... Z bezmyślną ciekawością czekałem, która też bomba wyrżnie w statek i jak to będzie wyglądać.

Lecz stała się rzecz niewiarygodna: kolejna bomba padła o krok od statku — po jego lewej stronie.. Wysokie, czarne wodne słupy zbliżające się przedtem nieuchronnie, jęły się teraz żbawczo oddalać metrowymi skokami.



Kolejna bomba padła o krok od statku

6 bomb chybiło nas z prawej strony, 7 z lewej. Uczułem gwałtowną ulgę — niczym kobieta po porodzie. A sierżant Szkot wsparł się pod boki i wykrzyknął z dumą:

— No i co? Widzi pan! Nie tak łatwo zatopić statek brytyjski!

Pokład był pusty, wymarły. Na alarm schronili się wszyscy do luków. Tylko ze środkowego pomostu biegła w niebo taśma błyszczących punkcików: to kpr. Dąbrowski i ppr. rezerwy Wierzbicki strzelali z RKM-u. Z samolotu zaś prażył CKM, kule plaskały o pokład jak grube krople deszczu; po bombach wydawały mi się nieszkodliwym konfetti. Te dwie świetliste smugi, krzyżujące się w powietrzu, wiążące jak nitkami samolot z „Orfeuszem" rozciągały się, wydłużały, wreszcie pękły.

Lecz nalot trwał dalej. Obrzydliwe maszyny krążyły nad konwojem jak jastrzębie nad stadem kacząt. Pikowały zajadle to tu, to tam, morze było naszpikowane bombami. Destroyery nie milkły ani na chwilę, kanonada huczała bez ustanku, niebo zapełniło się obłoczkami pękających pocisków.

Nasza armata, gdy nabita, okazała się zdatna do użytku. Oddaliśmy z sierżantem kilkanaście wspaniałych strzałów, lecz Dorniery były widocznie opancerzone niczym krążowniki, bo choć celowaliśmy wybornie — żaden nie spadł. Coprawda nie był to wynik gorszy od osiągniętego przez destroyery.

W hałasie walki ogarnął mnie wielki animusz, zwłaszcza, że samoloty krążyły daleko nad innymi okrętami. Traciłem humor tylko wtedy, gdy któryś skręcał w naszą stronę.

— A pójdziesz ty precz, paskudo — wołałem wówczas — nie szkoda ci bomb na głupie muły!

Szczęśliwie dały nam spokój i ataku na „Orfeusza" nie ponowiły.

Dziwnie zachowali się Chińczycy: wystraszeni strzelaniną, każdy wziął fibrową walizeczkę w rękę, włożył na głowę piękny pilśniowy kapelusz i ubrani jedynie w swe wąskie, do pół łydek sięgające perkalowe portki, wyleźli z luku na pokład, drżący i rozwrzeszczeni stłoczyli się u wyjścia. Nie zauważyli, że nie ma brzegu i chcieli wysiadać, czy co?

Dwa małe stateczki norweskie zostały trafione, stanęły jak dwa stosy w ogniu i dymie. Sądziłem, że inne okręty rzucą się zaraz na pomoc. Nic podobnego wszystkie wyrywały dalej pełną parą.

Zatrzymanie się to nieład w konwoju, stojący, ratujący okręt to nowy, łatwy cel dla bomb — objaśnił mi sierżant — Dopiero gdy alarm się skończy — ktoś tam wróci wyłowić rozbitków.

Jeśli ich znajdzie i jeśli wytrzymają tyle czasu w lodowatej wodzie. Taki porządek rzeczy zraził mnie do reszty do tych nalotów na morzu.

Wreszcie, po długiej półgodzinie, opróżniwszy się z bomb jak kobyły z łajna, antypatyczne Dorniery odleciały na wschód do Norwegii. Ryczenie syren destroyerów na all clear wydało mi się pieniem anielskim.

Wnet na „Orfeuszu" zawrzało jak w ulu. Chińczycy zeszli do swej dziury pochować kapelusze, żołnierze wylegli tłumnie na pokład. Opowiedziałem im obszernie, jak wespół z sierżantem obroniłem ich przed pikującym potworem. Z normalną Polakom niewdzięcznością nawet nie poczęstowali mnie skradzionymi w Liland, w angielskim składzie, rumem.

Na „Orfeuszu" były ofiary: jeden marynarz został ranny kulą w dłoń, oraz jeden muł zabity odłamkiem bomby, który przebił ścianę statku. Bojąc się, że nam nazajutrz dadzą kotlety z muła na obiad, prędko wyciągnęliśmy pechowe stworzenie na wierzch i, uwiązawszy mu kawał żelaza u szyi, zepchnęliśmy w morze. Pogrzeb własnej teściowej nie byłby weselszy. Francuzi obcałowywali Polaków, Polacy legionerów, wszyscy się śmieli, ściskali, klepali przyjaźnie po łopatkach.

— On l'a échappé belle cette fois — wołali chasseurs alpins.

A legioner Siemion, który czuł do mnie sympatię bo pochodziłem jak on spod Humania, powtarzał ocierając pot z czoła:

Nu ich k' czortu! Wot razbojniki! Wot sukin syny! Proklatyj narod!

Jedynie marynarze angielscy zmarkotnieli. Dziura w kadłubie, poniżej pewnej linii nad poziomem morza, oznacza groźne uszkodzenie statku wskutek działań wojennych i każdy członek załogi otrzymuje premię 5-cio funtową. Po śmierci muła byli przekonani, że już 5 funtów mają w kieszeni, tymczasem bliższe oględziny wykazały, iż otwór jest o parę centymetrów powyżej premiowanej linii. Mój Szkot był specjalnie tym zirytowany:

— Co za pech — stękał — nie mógł też ten szwabski niezdara rzucić swej bomby o pół metra bliżej! Ach, nie powiodło się nam, o nie!

Destroyery zwolniły tempo, okręty, zmęczone wysiłkiem, pełzły coraz ospalej, wielka cisza szła od oceanu, tulący spokój zawisł nad konwojem. Gdzieś, hen — na widnokręgu, w stronie Norwegii, różowiło się, jaśniało niebo. Jako prawy rodak Kopernika trafnie skombinowałem, że to słońce gramoli się do wyjścia.

Rozmowy umilkły, wszyscy jęli ziewać, schodzić na dół, kłaść się spać.

Pokład znowu opustoszał.

— Zaledwie pół do trzeciej rano, rzekł sierżant spojrzawszy na zegarek, mamy jeszcze 6 godzin warty.

Przyjął ode mnie papierosa, wsparł się o armatę, oczy mu zabłysły ożywieniem i zaczął:

— Na czym to wic nam przerwano? Acha, na Anamitach! Otóż wyobraź pan sobie, że gdy chłopak anamicki jadący na słoniu widzi młodą Anamitkę...

JAN KASPROWICZ

Od morza jesteśmy, od morza

Od morza jesteśmy, od morza,
Od samych bałtyckich wód.
Z świeżości ich siłę swą czerpie
Nasz polski odwieczny ród.

Od morza jesteśmy, od morza,
Od najcudniejszych mórz,
Wyrósłszy u jego wybrzeży,
Z nas każdy wierny ich stróż.

Od morza jesteśmy, od morza,
Niech ma je w opiece Bóg.
My w jego staniemy obronie,
Gdyby śmiał się zbliżyć wróg.

Od morza jesteśmy, od morza,
Od jego przemożnych fal!
Już nasze je prują okręty,
W szczęśliwą płynące dal . . .

TOMASZ DOMANIEWSKI

NAVIGARE NECESSE EST...

...slogan ten ukuł ktoś w bardzo dawnej przeszłości, ale przez setki lat nie stracił on nic na swojej popularności. Przeciwnie, stał się aksjomatem, warunkiem egzystencji wielu narodów i państw.

Minęły czasy, kiedy przez „Mare Nostrum" żeglowały fenickie, greckie i rzymskie galery, dawno już Portugalczycy i Hiszpanie zostawili za rufami swych statków skalny masyw Gibraltaru i pożeglowali wzdłuż Afryki. Dzisiaj oceany całego globu roją się dziesiątkami tysięcy okrętów rozmaitych narodów i ras, a flagi wszystkich państw świata spotkać można w każdym porcie.

Trudno powiedzieć, by Polacy na rozwój wszechświatowego żeglarstwa wywarli decydujący wpływ. Nie ma co ukrywać, byliśmy narodem rolniczym i nasz wkład równa się praktycznie zeru. Oczywiście... Jan z Kolna, Arciszewski i kaprowie polscy, ale to było dawno i w dodatku nieprawda. Propaganda rozdmuchiwała te sprawy swojego czasu równie nieumiejętnie, jak bez wyraźnego sensu i tym samym absolutnie bez pożytku dla rozwoju polskiej... hm... jakby to wyrazić, „myśli morskiej".

Przestańmy się zajmować tym, co było, a raczej tym, czego nie było, i zainteresujmy się tym, co jest i co będzie. Kwestia morska nie jest dla nas w tej chwili jak najbardziej paląca, bo z państwa rolniczego i lądowego staliśmy się nagle państwem par excellence morskim. W tej chwili — rzecz jasna — nim nie jesteśmy, ale mamy na to pierwszorzędne warunki i tylko od nas samych zależy, czy się nim potrafimy stać. Warunki te — to długość wybrzeża morskiego i charakter naszych portów, leżących u ujścia rzek, które wiążą naturalną drogą wodną wybrzeże z wnętrzem kraju. Niewątpliwe raczej jest, iż w przyszłości musimy nastawić nasz obrót towarowy i pasażerski z zagranicą głównie na szlaki wodne. Czy potrafimy tego dokazać i czy nie zmarnujemy naturalnej koniunktury?...

Przestawienie polityki wewnętrznej państwa z lądowej na morską nie jest sprawą prostą. Wymaga ono wielu lat, o ile nie dziesiątków lat pracy i mądrej polityki. Rozbudowa portów, zakup statków, wyszkolenie personelu, to problemy, których przy obecnym stanie zniszczeń w kraju, w ramach planu trzyletniego nie uda się na pewno rozwiązać. Na to muszą pracować pokolenia.

Jeden mamy ważny atut, który w stosunkach międzynarodowych niesłychanie dużo znaczy. Atutem tym jest ogromne zaufanie całego świata do polskiej marynarki i marynarzy. Dziwne się nawet wydaje, że propaganda, która podkreśla tak wiele nieistotnych spraw, pomija zupełnie najważniejszą.

Skromna liczebnie przed wojną polska flota handlowa była przedmiotem zazdrości nie tylko Francuzów, Amerykanów, Włochów czy Niemców, ale również i tak tradycyjnie morskich nacji jak Anglia czy kraje skandynawskie. Składało się na to wiele czynników, z których najważniejszym było znakomite wyszkolenie polskich marynarzy. Szkoła Morska w Gdyni miała opinię jednej z najlepszych na świecie, a jej wychowankowie klasyfikowani byli w międzynarodowej hierarchii żeglarskiej bardzo wysoko. W okresie kiedy w stosunkach marynarskich panowała stagnacja, rzadko się zdarzyło, żeby gdzieś w Marsylii, Antwerpii, New York", Buenos Aires, czy Melbourne polski marynarz siedział bez pracy na bieżu. Każdy kapitan angażował go chętnie, bo wiedział, że na nim się nie zawiedzie. Polskie statki pasażerskie kursowały niejednokrotnie na trasach bardzo od kraju oddalonych, nie zawijając wcale do Gdyni. Polscy oficerowie służyli w marynarce handlowej wielu państw.

Podczas minionej wojny sława polskich marynarzy jeszcze wzrosła. Polska łódź podwodna cudem prawie przedarła się przez kordon niemiecki strzegący Sundu i przybyła do Anglii. Polskie statki handlowe, internowane przez Francuzów rządu Vichy, w niezrozumiały dla wszystkich sposób potrafiły zniknąć z pieczołowicie pilnowanych przez Francuzów portów, podczas gdy brytyjskie okręty nawet tego nie próbowały.

Żegluga w konwojach stale atakowanych przez niemieckie łodzie podwodne i Luftwaffe, w żadnym wypadku nie mogła być nazwana bezpieczną. Polskie statki pływały w konwojach wzorowo i nie rzadko się zdarzało, że polski kapitan prowadził cały konwój transportowców brytyjskich.

Arkady Fiedler w swoich przepięknych wspomnieniach twierdzi, że była to u Polaków nieustępliwa chęć walki z Niemcami na każdym polu. Że polscy marynarze każdy statek handlowy uważali za wojenny, aby tym lepiej znienawidzonych... że za Ojczyznę... że do ostatniej kropli krwi.

Nie neguję tego, bo być może, iż takie wypadki się zdarzyły, ale mam wrażenie, że tu nie o to chodzi. Analizując Polaków jako ludzi morza, zaryzykować można twierdzenie, iż mają oni wszelkie dane na to, by stać się narodem morskim. Dane te wypływają ze struktury psychicznej, z nastawienia do życia i z wrodzonych Polakom zdolności do przystosowywania się do warunków. Nie będę się posuwał zbyt daleko, bo na psychologii nie znam się absolutnie, ale dlaczego marynarze polscy tak sobie dają radę na wodzie, jakby z nią od setek pokoleń byli zżyci?... Nie mogą to być zdolności wrodzone, bo niby skąd u rolnika. Nie są to jednocześnie wypadki sporadyczne. Polak na morzu staje się marynarzem. I to conajmniej nie gorszym od każdego innego. Wynika z tego, że musi istnieć pewna predyspozycja... Eh, co tam wszelkie skomplikowane dociekania. Nie warto wnikać w przyczyny, kiedy efekty są tak znakomite.

Zdarzyło się swojego czasu, że wylądowałem na francuskim trampie. Nazywał się „Emile Roux" i był sobie przeciętnym tysiąctonowym parowcem, włóczącym się z drobnicą po Morzu Śródziemnym.

Kapitan ujrzawszy mnie, skrzywił się zlekka, ale gdy usłyszał, że jestem Polakiem, natychmiast ton jego się zmienił.

— Oh, les matelots polonais ont epatant — oświadczył mi przyjaźnie i dalsze nasze pertaktacje potoczyły się już na płaszczyźnie aperitivu stawianego przez kapitana, co przy stosunkach francuskich jest niemal cudem.

W Genewie spotkałem starego kolegę jeszcze sprzed wojny. Okazało się, że pływa na statku amerykańskim typu „Liberty". Nie widzieliśmy się kilka ładnych lat, więc oczywiście przeciągnęło się na trzy dni. Przy którymś tam kieliszku zapytałem się go czy przypadkiem nie ma służby i czy statek bez niego nie odejdzie.

— Głupstwo, — machnął lekceważąco ręką. — Na wachtę chodzę wtedy, kiedy naprawdę trzeba. Wszystko za mnie i tak zrobią.

Okazało się, że Amerykanie wszystkimi sposobami jednali sobie mojego kolegę, żeby tylko nie schodził ze statku. W normalnych stosunkach nie jest oczywiście możliwe, żeby bosman rządził się na pokładzie tak jak mój Andrzej, ale w amerykańskiej marynarce, gdzie podczas wojny kapitanowie często mieli za sobą jedynie sześciomiesięczne przeszkolenie, Polacy — marynarze z prawdziwego zdarzenia cenieni byli na wagę złota.

Przykład ten jest może zbyt zresztą jaskrawy, ale warto wiedzieć, że uczniowie brytyjskich szkół morskich uważali sobie za wielki zaszczyt, jeżeli mogli swą praktykę odbywać właśnie na statkach polskich, że marynarze brytyjscy najchętniej pływali na polskich jednostkach, pomimo otrzymywania tam znacznie gorszych płac...

Dlaczego tak się dzieje? Dlaczego beznamiętny Anglik woli być na pokładzie z nielubianym gdzie indziej Polakiem niż z kim innym?...

Anglicy, będąc od setek lat organicznie związanymi z morzem, mogą z perspektywy czasu trafnie oceniać wszystko, co się dzieje na morzu, i dysponują właściwymi kryteriami. Powód tej nieoczekiwanej faworyzacji znowu leży głęboko. Wydaje się — są to zresztą moje osobiste supozycje — że Anglicy wiedzą jedno: wiedzą, że będąc najlepszymi może w świecie fachowcami morskimi, skostnieli przez setki lat w swojej specjalności i stali się znakomitymi, ale... wyrobnikami. W brytyjskiej marynarce wszystko przebiega jak w zegarku, bez zgrzytów i zahamowań, wszelkie ewentualne wypadki i okoliczności dokładnie są przewidziane przez Kings Regulation i — teoretycznie biorąc — nic nieoczekiwanego zdarzyć się na statku brytyjskim nie może. Ponieważ jednak teoria często koliduje z praktyką — wypadki nieprzewidziane czasami się zdarzają, a wtedy Anglik staje bezradny z opadłą dolną szczęką. Polak, który nigdy niczego nie przewiduje i na każdym kroku styka się z nieprzewidzianymi wypadkami, wcale się nie dziwi i z miejsca improwizuje wyjście z kłopotliwej sytuacji. Nie jest wyrobnikiem, jest—choć brzmi to może nieco patetycznie — artystą.

Uśmiechnie się może ktoś ze śmietanki kulturalnej... Jakto? Brudny, nieinteligentny robotnik, przeklinający przy każdej sposobności i myślący tylko o rzeczach doczesnych, artystą?...

Tak. Właśnie artystą, albo przynajmniej kimś w tym rodzaju. Nie twierdzę kategorycznie, bo nie znam dokładniej definicji artysty. Ten artyzm jest może podświadomy i instynktowny, ale czyż kto zdaje sobie sprawę, z jakim wdziękiem przewija się naokoło nogi od kresła...

Przed wojną, posiadając skrawek wybrzeża stanowiący zaledwie 1,4% ogólnej granicy, potrafiliśmy osiągnąć wyniki, jeżeli nie ilościowo, to znakomite jakościowo. Wyniki na które zwrócił uwagę cały świat. Obecnie, przy 15% wybrzeża możliwości mamy dużo większe, ale oczywiście wraz z tym powstają nowe obowiązki. Nie wolno nam zaprzepaścić naszej renomy i musimy się utrzymać przynajmniej na poziomie, bo to się w przyszłości stokrotnie opłaci.

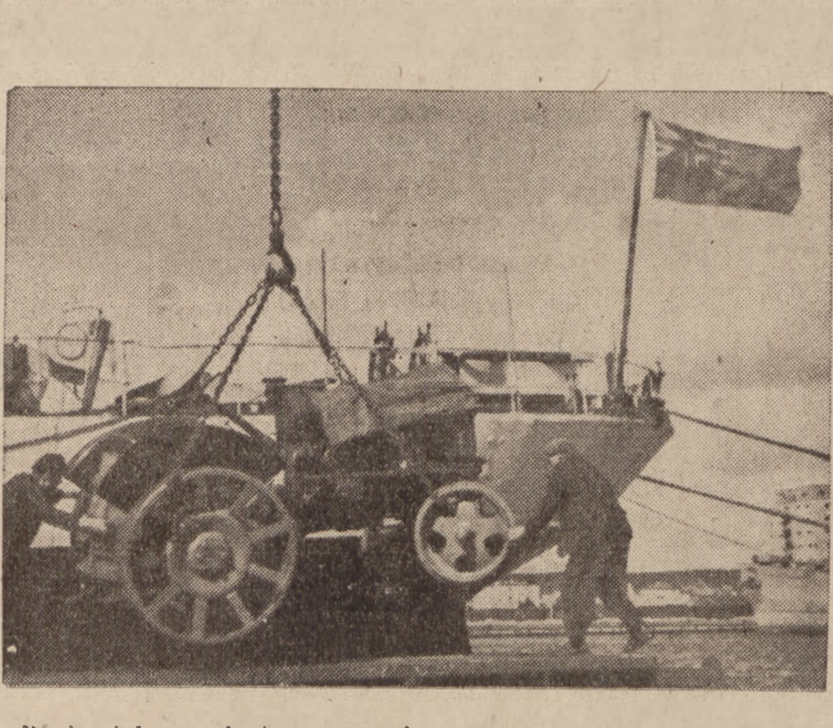
Hasła „frontem do morza" nie traktujmy jako propagandowego chwytu, tylko jako dewizę. Pamiętajmy o mądrości naszych praszczurów, który się nacgół rzadko mylili. Pamiętajmy, że... navigare necesse est.



Wyładunek śledzi



Do wyładunku koni używa się specjalnych „boksów".



Dźwig jednym obrotem przenosi traktor ze statku na platformę kolejową w porcie gdańskim.

TO PACHNIE i TO NĘCI

Przypadek zrządził, że jednocześnie przeczytałem teraz dwie książki. Aleksandra Bocheńskiego „Dzieje głupoty w Polsce" i Wojciecha Wasiutyńskiego „Tysiąc lat polityki polskiej". Pierwsza wydana została w kraju (wydawnictwo „Panteon", Warszawa, 1947), druga na emigracji, w Monachium. Nie wiem, które z dwóch nazwisk bardziej jest znane szerszemu ogółowi: Wojciech Wasiutyński był przed wojną członkiem redakcji „Prosto z mostu"; Bocheński — jak wyjaśnia notatka o nim w jednym z numerów „Problemów" — był przed wojną publicystą „Buntu Młodych", „Polityki" i „Słowa" wileńskiego. Dziś Bocheński zrzadka pisuje w „Tygodniku Powszechnym". Ani jeden, ani drugi nie są zawodowymi historykami. Obydwaj napisali książki historyczne, raczej historiozoficzne, a więc filozofujące na temat naszych dziejów, nawet historionomiczne (jakby powiedział uczony historyk), czyli doszukujące się w dziejach narodu pewnej prawidłowości, jakiejś linii wytycznej— takiej czy innej (negatywnej czy pozytywnej).

Czytałem obydwie książki z wielkim napięciem uwagi i z wysiłkiem myśli, ponieważ niełatwe są w czytaniu. Czytając, starałem się zapominać o tym, że obydwaj autorzy reprezentowali przed wojną i reprezentują obecnie określone poglądy polityczne chciałem zachować — jeśli się tak można wyrazić — stosunek całkiem czysty, niezamącony żadnym uprzedzeniem, do obydwu książek. Po przeczytaniu ich wszakże doszedłem do wniosku, że polityka jest chyba jedną z najpotężniejszych ludzkich namiętności: chwyta człowieka rzeczywiście w swe szpony i nie wypuszcza, i jest niemniej silnym motorem jego czynów, niż, powiedzmy, instynkt miłosny.

Obydwie książki są bardzo polityczne, burzliwie polityczne, i ta ich cecha utrudnia mi również napisanie czegoś o nich, pragnąłbym bowiem napisać obiektywnie, a widzę, że tego zrobić nie mogę: musiałbym się poddać namiętności i opowiedzieć albo po stronie Bocheńskiego, albo Wasiutyńskiego. A tego także zrobić nie mogę, bo nie lubię ulegać namiętnościom; wolę — dopóki mi się to udaje — panować nad nimi. Ale, jeśli człowiek nie może dokonać wyboru między dwoma poglądami, może się stać w pewnych okolicznościach ośliną z bajki, co to między sianem i słomą z głodu padła. Nie zawsze da się utrzymać złoty środek.

Co robić? O książce Wasiutyńskiego możnaby rzec krótko, że jest afirmacją polityki państwowej Polski, poczynając od zarania jej dziejów, i polityka ta — „historionomicznie" biorąc — była, zdaniem Wasiutyńskiego, niezwykle prawidłowa. Oto ostateczne jego w tej kwestii sformułowanie: „Nie ma w gruncie rzeczy w dziejach kilku koncepcji polityki polskiej, jest tylko jedna; różnią się jedynie metody zależnie od czasu i okoliczności. Zarysowuje ją Chrobry, powtarza Śmiały, ponawia Krzywousty, nawraca do niej Kazimierz Wielki, realizują ją Oleśnicki i Jagiellończyk, wracają do niej Zamoyski i Ossoliński, usiłuje prowadzić na próżno Sobieski. Jej echa znajdziemy nawet w najcięższej chwili w polityce zagranicznej rządu powstańczego w r. 63-cim. Zasady polityki Polski są te same od tysiąca lat, metody bywają bardzo zmienne." Czy można się z takim ujęciem rzeczy zgodzić całkowicie? Wątpliwe. Zwłaszcza, że Wasiutyński, podnosząc wciąż łączność Polski z Zachodem, z której to łączności czerpała ona zawsze swą moc, sam, wbrew swemu założeniu, w pewnym momencie ma jak gdyby zastrzeżenia co do prawidłowości naszej polityki. Pisze mianowicie tak: „Od Unii Lubelskiej Polska staje się coraz mniej zachodnia, coraz bliższa Wschodu, a niezrozumiała dla Zachodu... Zaczyna się okres upadku". Odrodzenie ideologii politycznej polskiej i narodowo-kulturalne w ogóle nastąpi dopiero po rozbiorach, gdy Polska powraca do „myśli zachodniej".

Co się tyczy Bocheńskiego, możnaby o nim zgrubsza, a więc niecałkiem ściśle, powiedzieć, że jego rozprawa historiozoficzna jest negacją polityki polskiej — z ograniczeniem wszelako zagadnienia w czasie wyłącznie do naszych dziejów porozbiorowych i tzw. drugiej Rzeczypospolitej. Nasza historia do panowania Stanisława Augusta nie jest przedmiotem rozważań Bocheńskiego.

Naturalnie, że jeden cytat z książki nie może dać należytego pojęcia o toku myśli autora i mieć wagę decydującą. Sądzę jednak, że poniższy ustęp mniej więcej charakteryzuje stanowisko Bocheńskiego: „W ciągu szeregu pokoleń zawsze brał u nas górę frazes, poezja, romantyzm — a przez to szaleństwo i samobójstwo. Polityka leży w rękach ludzi nie posiadających żadnych danych, informacji, żadnego rozsądku ani daru przewidywania. Rozum traktowaliśmy jako zdradę; zbrodnię i głupotę jako bohaterstwo. Czyżby tu leżał jakiś brak psychiczny narodu polskiego? Bynajmniej. Jest to tylko deformacja, wywołana szeregiem konkretnych przyczyn: świadomego lub bezwiednego okłamywania lub mistyfikowania narodu przez historyków. Jeśli nie mamy ze szczętem wyginąć, to z tym trzeba skończyć, radykalnie i raz na zawsze... Naród nasz, ogłupiany konsekwentnie... apologią ruchów powstańczych i potępieniem myśli politycznej przez piłsudczyków... po dwudziestu latach tego makabrycznego kontredansu fałszów runął podczas drugiej wojny światowej w przepaść nowych spisków, mesjanizmu, apolityczności."

I z takim ujęciem rzeczy nie mógłbym się zgodzić bez zastrzeżeń. Mniemam, że z naszymi historykami nie było tak źle: wydawali oni nieraz bardzo surowe sądy o naszej przeszłości (tzw. „szkoła historyczna krakowska") i nie tylko nie zatajali nasze winy w upadku państwowości, lecz piętnowali ją ostro. I nie wszystkie ruchy powstańcze godne są potępienia, miewały one bowiem wielkie moralne znaczenie w życiu narodu, choć nie dawały realnych wyników. Nie my jedni zresztą walczyliśmy o niepodległość: to samo czynili Słowianie południowi — Serbowie czy Bułgarzy, to samo Grecy, podobnie Włosi bili się o swą niezawisłość i całość, dopóki jej w r. 1870 ostatecznie nie zdobyli. Nawet Irlandia walczyła. Arabowie również. A dziś spiskują i robią ruch powstańczy Żydzi w Palestynie.

Dziwna to rzecz „historia", i poglądy na to, co stanowić powinno tzw. prawdę historyczną, zmienne są, jak widać, bardzo i zależne od człowieka. Czyż nie miałem racji, mówiąc, że szary człowiek — śród różnych teorii historycznych — może się czuć niekiedy jak osiołek? Ale Bocheński napisał swą grubą i rzeczywiście pełną erudycji książkę nie dla szarego człowieka. Poświęca ją tym, którzy „mają ambicję lub okazję myślą lub czynem wpływać na losy zbiorowiska naszego." Toteż wielu ludzi ambitnych przeczyta ją w Polsce z pożytkiem i zastanowi się nad nią.

Jerzy Wyszomirski

Marian Pelczar

POLSKOŚĆ W DAWNYM GDAŃSKU

Wiele mówiono i pisano o tak zawsze aktualnym temacie łączności Gdańska z Polską. Podkreślano niejednokrotnie, i zawsze słusznie wybitne geograficzne i gospodarcze związki, łączące od wieków port gdański z resztą ziem polskich. Wyliczono szereg pamiątek polskich w Gdańsku, zacieranych i niszczonych systematycznie w ciągu długich lat zaboru i okupacji. Przytaczano wspaniałe hołdy Gdańska, składane dawnym królom Polski, jako dowody wierności i wdzięczności portowego miasta dla Rzeczypospolitej i jej władców. Opisywano wreszcie i podkreślano wybitną rolę Gdańska w szeregu przełomowych dla dziejów Polski momentów, jak w czasie bitwy grunwaldzkiej, wojny trzynastoletniej, zalewu szwedzkiego z lat 1655 — 1657, obrony Leszczyńskiego, czy kampanii napoleońskich 1807 i 1813 roku, kiedy to stanowisko Gdańska i jego wierność dla Rzeczypospolitej tym więcej uznania była godna, że opierała się ona na poczuciu obowiązku i przynależności do Korony Polskiej, a nie na zimnym wyrachowaniu kupieckim.

Lecz w rozważaniach tych stosunkowo mało i nader rzadko pisano o zwykłej, szarej gdańskiej ludności, o przeciętnym rzemieślniku, czy kupcu portowego miasta, o jego roli, jego przekonaniach i jego nastawieniu do reszty ziem polskich, — jego stosunku do polskości.

A jednak, jeżeli polityka władz miejskich Gdańska reprezentowała czynnik oficjalny, czynnik (rzecby można) interesu, na rozumowych oparty przesłankach, to właśnie te szczere osobiste uczucia jednostek szarego tłumu, mniej znane, mniej głośne są bardziej wartościowe i cenne dla poznania rzeczywistego nastroju miasta i one może bardziej decydowały o stosunku Gdańska do Polski i polskości, niż urzędowe hołdy i enuncjacje gdańskiej Rady Miejskiej.

Ten stan rzeczy był niemal z reguły niedoceniany i zgoła nieznany, obojętne, czy dotyczyło to lat dawnych, czy nawet ostatnich przedwojennych czasów. Przywykliśmy bowiem patrzeć na Gdańsk, jako na miasto, jeżeli nie wyłącznie, to w przygniatającej swej większości niemieckie, a gdańszczanina utożsamialiśmy z Niemcem.

W przekonaniu tym zresztą utrzymywała nas ustawicznie propagandowa i naukowa literatura niemiecka, a w ślad za nią, czy też pod jej wpływem, i w polskiej historiografii znajdowały się zdania o przystosowaniu się w Gdańsku „pracowitej... wierno poddańczej niemczyzny do opiekuńczych rządów polskich".

Tymczasem w rzeczywistości sprawa miała się zgoła inaczej. W Gdańsku mieszkała stale i od wieków liczna ludność polska, nie tylko napływowa, ale i miejscowa. Mieszkała ona tam i w prastarej epoce książąt pomorskich w XIII wieku, i w czasach krzyżackich, i w epoce łączności Gdańska z Polską, w czasach nowożytnych. Mieszkała tam i w epoce pruskiego zaboru, i w okresie istnienia tzw. Wolnego Miasta Gdańska, i podczas ostatniej okupacji. Na ulicach Gdańska od wieków rozbrzmiewała również i mowa polska i to niekiedy tak często, że miasto to raczej za dwujęzyczne wtedy uznaćby należało.

I nic w tym nie było dziwnego. Przecież mimo surowych rządów Krzyżaków, mimo tępienia słowiańskości od 1308 roku począwszy, pozostała liczna grupa ludności polskiej w tej części starego Gdańska, którą Osiekiem zwano. Ludność ta, zajmując się rybołówstwem i zbieraniem bursztynu, (na te zajęcia przywileje od Krzyżaków w 1313 r. otrzymała) zachowała swój polski jezyk, polski zwyczaj i polskie prawo. Istniał tu długie lata polski sołtys, a jeszcze w XVI wieku pokazywano sobie przy jednej z pobliskich ulic „polski ratusz".

Bo też w wiekach nowożytnych rozwijała się kultura polska w Gdańsku coraz żywiej. Ulegała jej również, i to znacznie, napływająca tu ludność niemiecka i przyswajała ją sobie.

Wystarczy przerzucić liczne. wspaniałe nieraz, druki polskie, zachowane (mimo wojennego zniszczenia) w zbiorach Biblioteki Miejskiej w Gdańsku, drukowane po polsku w doskonałych gdańskich drukarniach od połowy XVI po schyłek XVIII wieku. Wystarczy przypomnieć, że właśnie dla użytku gdańskiej ludności wychodzi tu drukiem już w 1538 r. „Abecadło polskie" i że w latach od 1538 do 1865 wydrukowano w samym Gdańsku około 90 podręczników do nauki języka polskiego, a niektóre z nich jak np. „Gramatyka polska" pióra Jana Monety, doczekała się w ciągu kilkudziesięciu lat dziewiętnastu wydań, lub, jak podręcznik do nauki języka polskiego Mikołaja Volkcmara, lektora języka polskiego, aż dwudziestu ośmiu wydań w ciągu 160 lat.

Niemniej popularne były też rozmówki polsko - niemieckie, podręczniki do pisania listów i handlowej korespondencji w polskim języku, — w XVII zaś wieku pojawia się nawet w Gdańsku polska gazeta, której redaktorem jest gdańszczanin Jakób Weisse.

Na tym tle zupełnie zrozumiały staje się fakt, że w Gimnazjum Akademickim Gdańskim, założonym w roku 1558, jako w najwyższej gdańskiej uczelni, już z końcem XVI wieku pojawia się specjalna katedra języka polskiego. Katedra ta istnieje przez 230 lat, a w ciągu tego czasu 22 nauczycieli jezyka polskiego kształci gdańską młodzież w polskim języku. Pierwszy z tych nauczycieli, Jan Rybiński otwiera swe wykłady w 1589 roku prelekcją na temat znaczenia użyteczności języka polskiego. Ostatni z nich, znany uczony filolog Krzysztof Celestyn Mrongowiusz rozpoczyna swą pedagogiczną działalność w Gdańsku w 1798 r. (a więc już w czasach pruskiego zaboru) łacińskim przemówieniem o doniosłości roli języka polskiego na pruskich ziemiach.

Nic więc dziwnego, że władze miejskie w Gdańsku drukują w XVII i XVIII w. szereg swych werdyktów i za[illegible]zeń w językach polskim i niemiec[illegible]sem znajdzie się nawet tylko polski test rozporządzenia, dotyczącego np. flisaków, przybywających do Gdańska. Nic też dziwnego, że obcy podróżni, — opisujący ziemie polskie w XVII w. — Andrzej Cellariusz, mówiąc o Gdańsku, podaje wyraźnie, że język polski i niemiecki są równie w Gdańsku pospolite i że wielu gdańszczan biegle obu językami włada. Tak samo i Charles Ogier, sekretarz posła francuskiego, kreśląc ciekawe pamiętniki z czasów swego pobytu w Gdańsku w r. 1636, wyraźnie stwierdza, że tak w kościele, jak i na ulicy język polski powszechnie przez ogół mieszczaństwa gdańskiego był używany.

Nie wystarczała nawet możniejszym kupcom gdańskim wspomniana już katedra języka polskiego w ich Akademickim Gimnazjum. Szereg bogatych patrycjuszy portowego miasta posyła swych synów, celem wydoskonalenia się w znajomości języka polskiego do leżącego opodal Gdańska (na dzisiejszym przedmieściu Stare Szkoty) gimnazjum, prowadzonego przez zakon księży Jezuitów.

Jeżeli jeszcze pamiętać będziemy, że w gdańskich kościołach wygłaszano liczne polskie kazania, że w Gdańsku przebywały stale liczne rzesze szlachty polskiej za interesami tu przyjeżdżającej, że dla niej właśnie usłużny kupiec gdański po polsku rachunki ze sprzedaży towarów wystawiał, że w Gdańsku grywał polski teatr i polskie dawano przedstawienia, że wreszcie nawet w obrębie przepisów dla żebraków gdańskich uwzględniano grupy żebraków polskich, wyznaczając im specjalne i odrębne od żebraków niemieckich miejsca, — to świadczy to o tym, że naprawdę „ulica" gdańska roiła się w dawnych wiekach od Polaków wszelkich warstw i stanów, i że polskość dawnego, Gdańska nie istniała jedynie w fantazji polskich autorów, lecz była żywą rzeczywistością, bijącą w oczy. I w związku z tym właśnie pozostawały uczuciowe nastroje gdańskiego pospólstwa — „gdańskiej ulicy" — nastroje, dla których scharakteryzowania wystarczy przytoczyć moment zajęcia Gdańska przez pruskie wojska w 1793 r.

Gdańsk bowiem, jak wiadomo, bronił się uporczywie przed możliwością dostania się pod pruskie berło z końcem XVIII wieku. Jego starania doprowadziły do tego, że wbrew kategorycznie stawianym żądaniom, nie otrzymały Prusy Gdańska w pierwszym traktacie podziałowym Polski. Nie pomogły niezliczone szykany, jakimi Fryderyk II chciał zmusić miasto do poddania się jego władzy, nie pomogły militarne represje i zajęcie przez wojsko pruskie gdańskiego portu, nie pomogły i dotkliwe utrudnienia celne, zabijające zupełnie gdański handel. Gdańszczanie wiernie trwali przy Rzeczypospolitej.

A kiedy wbrew woli ludności na mocy postanowień traktatu drugiego podziału Polski w 1793 r. Gdańsk przypadł Prusom, to w chwili zajmowania Gdańska przez pruskie wojska, nastąpił wypadek w dziejach niespotykany. Już bezradne władze miejskie zarządziły poddanie miasta Prusakom, już pruskie wojska pod wodzą gen. Raumera poczęły wkraczać do miasta, gdy wzburzone tłumy mieszczan gdańskich zbiegły się zewsząd, protestując przeciw temu bezprawiu, a gdy to nie pomogło, rzucili się gdańszczanie do broni i ogniem armatnim i karabinowym powitali wkraczające pruskie oddziały.

Ten żywiołowy wybuch gniewu ludu gdańskiego, który porwał się do nierównej walki w chwili, gdy przemocą odrywano go od ziem polskich, wymownie świadczy o nastroju gdańskiej ulicy. Porównany zaś z podobnym, o trzysta pięćdziesiąt lat wcześniejszym, zrywem pospólstwa gdańskiego, które w 1454 r. znosi doszczętnie zamek krzyżacki, by połączyć się z Polską, a roku następnym burzy znienawidzone krzyżackie Nowe Miasto, staje się dziejowym dowodem polskich nastrojów Gdańska w ciągu długich lat jego historii.

Toteż mógł słusznie Mickiewicz nazwać Gdańsk miastem polskim i w wieszczej wizji twierdzić, że Gdańsk polskim będzie. Bo też po prawdzie, choć chwilowo, przytłaczany politycznym przymusem, wyzbywa się stary port na krótko polskich tradycji, — to jednak właściwie Gdańsk nigdy polskim nie przestał być.



Na ruinach „Casina" w Sopocie buduje się pawilony Międzynarodowych Targów Gdańskich.

KRONIKA KULTURALNA

DO ZESZYTU majowego „Twórczości" dodany został 65-cio stronicowy „Diariusz kultury polskiej za r. 1946", opracowany niesłychanie skrupulatnie przez Piotra Grzegorczyka. Cokolwiek się wydarzyło w życiu kulturalnym Polski w ciągu roku ubiegłego, odnotowano tu miesiąc po miesiącu, dzień po dniu, niemal z godziny na godzinę: wszystkie zjazdy i otwarcia, premiery i koncerty, zebrania, zgromadzenia i posiedzenia, odwiedziny i wyjazdy, nominacje i zgony, dekoracje orderami i inauguracje: „Diariusz" jest tak sumienny, że nie przeoczył nawet śmierci Jerzego Gościckiego, b. posła do Dumy i Sejmu, zmarłego w Gostyninie dn. 6.1.46 w wieku lat 65. Jest to doprawdy encyklopedia dla tzw. pracowników kulturowych. Oczywista, zarejestrowane są także nowe pisma, które w r. 1946 zaczęły w Polsce wychodzić: a więc, dn. 1.1.46 ukazał się w Olsztynie pierwszy numer „Wiadomości Mazurskich"; dn. 20.1 wznowiono w Łodzi dwumiesięcznik „Polonista"; dn. 31.1 powstał we Fryburgu szwajcarskim miesięcznik polski „Horyzonty"; dn. 3.3 wyszła w Warszawie „Odnowa" jako „organ Karola Popiela" itd. itd. Wszystko jest, tylko o „Tygodniu", którego pierwszy numer wyszedł w Łodzi dn. 14.7.46, ani dudu. Za to tegoż dnia odbył się w Krakowie „poranek literacki nowej poezji francuskiej", a w Bydgoszczy otwarto wystawę plastyków poznańskich. „Tydzień" nie ma ambicji, aby się stać gwiazdą pierwszej wielkości na firmamencie kultury polskiej, myśli jednak, że jest pozycją w niej bardziej trwałą, niż „poranek literacki" czy „wystawa plastyków".

BARDZO POŻYTECZNE książki wydaje spółdzielnia „Światowid". Otworzyła ona cykl wydawnictw, nazwany „Biblioteką zasad pracy umysłowej". Z cyklu tego wydano dotychczas: Janiny Skarzyńskiej „Jak czytać książki i gazety", Heleny Radlińskiej „Książkę wśród ludzi", Kazimierza Wojciechowskiego „Technologię pracy umysłowej w Polsce" oraz przekład Edwarda Weitscha „Techniki pracy umysłowej". Są to rzeczy, przeznaczone przede wszystkim dla samouków i kółek samokształcenia, popularyzujące i tłumaczące sprawy, które powinny być uważane za powszednie w życiu kulturalnych społeczeństw, a które nie są jeszcze takimi.

DOWCIPNY felieton pt. „Nie warto w Polsce pisać dobrze", pióra Artura Sandauera ukazał się w dodatku literackim „Robotnika" (Nr 160/949). Autor stwierdza, że „brak u nas uzasadnienia materialnego dla narodzin dobrej literatury: możliwości przekładu są tak nieznaczne, publiczność, rozmiłowana w tandecie, o tyle liczniejsza od tej, która gustuje w dobrej książce, że poważne ambicje literackie można traktować jako objaw lekkiego obłędu". Powieść brukowa, którą można „machnąć w dwa tygodnie", rozchodzi się w 20 tysiącach egzemplarzy i daje duży dochód. Ale żeby napisać rzecz nieprzemijającą, trzeba nad nią posiedzieć kilka lat. Z czegoż wówczas ma żyć autor, gdy na dobitek rzecz taka nigdy nie osiągnie wielkiego nakładu i rozsprzedawana będzie powoli? Jednocześnie — na pół żartem, na pół serio — Sandauer upomina naszych literatów, by nie zapożyczali się „w idee i pomysły" u obcych. Powinno im się za to potrącać z honorariów autorskich i potrącenia „przenosić na konto prawego właściciela pomysłu". Tak, Jan Kott powinien uregulować swe rachunki z Lukacsem za „wielki i mały realizm", St. Żółkiewski — z Carnapem za „semantykę", Paweł Hertz — z Osipem Mandelsztamem za wiersze...

„LE DRAME DE VARSOVIE" — taki tytuł nosi jeden z rozdziałów książki „Polski ruch oporu", która wyszła we Francji. Autorem jej jest p. D. de Parcent. Przebywał on przez całą wojnę w Polsce i przeszedł powstanie warszawskie. Jest z najwyższym uznaniem dla Polaków, dla bohaterstwa i poświęcenia się akowców. Informacje ma dobre i ścisłe. Sam też musiał sumiennie obserwować nasze życie pod okupacją. Przekład wzmiankowanego rozdziału drukuje „Tygodnik Warszawski".

St. Łatka

„Społem“ nad polskim morzem

Oddział spedycji morskiej w Gdyni

W sierpniu 1945 roku Związek Gospodarczy Spółdzielni R. P. „Społem“, zgodnie z umową z Ministerstwem Aprowizacji i Handlu, powołał do życia własną placówkę usług portowych pod nazwą „Dział Przeładunków Morskich“ w Gdyni z ekspozyturą w Gdańsku. Głównym zadaniem tej placówki było administrowanie magazynami portowymi w Gdyni i w Gdańsku, przeznaczonymi specjalnie do składowania towarów z dostaw UNRRA. Z dniem 1 stycznia 1946 roku Dział Przeładunków Morskich począł poszerzać zakres swej działalności, obejmując nią usługi portowe w kierunku rozładowywania statków i ekspedycji towarów, zakupionych za granicą w ramach importu „Społem“. W miarę wzrostu tego importu, usługi Działu Przeładunków Morskich coraz bardziej zwiększały się, tak, że od połowy 1946 roku placówka ta nabrała cech wybitnie spedycyjnych o znaczeniu ogólnokrajowym.

Dzięki stale postępującemu naprzód rozwojowi placówki, której zespół pracowników wykazywał dużą żywotność i inicjatywę, Dział Przeładunków Morskich uzyskał we wrześniu 1946 roku koncesję spedytora międzynarodowego. Siłą tego faktu Dział przeładunków Morskich został przez Ministerstwo Żeglugi i Handlu Zagranicznego zaliczony w poczet pięciu spedytorów międzynarodowych, jako aparat usługowy, pracujący dla wszystkich wydziałów branżowych Związku „Społem“ w ramach importu i eksportu spółdzielczego, a obok tego wykonuje zlecenia dla wielu centralnych zjednoczeń państwowych w akcjach o znaczeniu ogólnopaństwowym, jak na przykład: akcja siewna, eksport cementu i cukru oraz akcja „CARE“ (paczki amerykańskie).

Dla zilustrowania stałego rozwoju tej ważnej placówki i wykazania jej kapitalnego znaczenia dla Związku „Społem“ podać należy garść cyfr z jej działalności. A więc w 1946 roku Dział Przeładunków Morskich: przeskładował w magazynach portowych w Gdyni i Gdańsku 520.000 ton towarów drobnicowych, przeekspediował w imporcie i eksporcie 22.000 ton, dokonał przeładunków portowych w wysokości 230.000 ton i wykonał prac trymerskich przy imporcie zboża z dostaw UNRRA przy wyładunku 260.000 ton.

W związku z tak rozległymi pracami wzrastała i liczba pracowników tej placówki. W sierpniu 1945 roku Dział Przeładunków Morskich zatrudnił 52 pracowników, a w styczniu br. — 558, (343 — umysłowych i 215 — fizycznych). Mowa tu o zespole pracowników stałych, obok których zatrudniono jeszcze około 1.500 osób tygodniowo spośród robotników portowych.

Ostatnio w związku z szeregowaniem placówek „Społem“ do właściwych działów branżowych, Dział Przeładunków Morskich został organizacyjnie włączony do Głównego Działu Transportowego „Społem“ i otrzymał nową nazwę „Oddziału Spedycji Morskiej“ (Port Gdynia, Strefa Wolnocłowa) z ekspozyturami w Gdańsku i Szczecinie.

Po dwumiesięcznej blokadzie lądowej portów polskich Oddział Spedycji Morskiej przystąpił do wytężonej pracy, aby w szeregu wielkich przedsięwzięć usługowych odegrać właściwą rolę, czego przecież wymagało olbrzymie nasilenie ruchu w naszych portach w drugiej połowie kwietnia, maju i czerwcu br. Że Oddział Spedycji Morskiej „Społem“ wykonał na tym odcinku istotnie wielką pracę — niechaj znów poświadczą poniżej przytoczone cyfry.

Oto w drugiej połowie kwietnia br. przeładowano 27 statków i wyekspediowano 38.000 ton różnych towarów oraz 1.480 koni z importu duńskiego, dokonano przeładunków lądowych i spedycji 2.431 wagonów o łącznej pojemności 37.000 ton, w dziale obrotów magazynowych (składowanie towarów UNRRA i innych) przyjęto towarów ok. 10.000 ton i wysłano również 10.000 ton. W maju br. rozładowano samodzielnie 35 statków i wyekspediowano 26.118 ton towarów, 1.819 koni oraz trymowano 18.460 ton zbóż; dokonano przeładunków lądowych i spedycji 3.634 wagonów i 21 barek o łącznej pojemności 49.113 ton towarów i 1.302 koni; w dziale obrotów magazynowych przyjęto 14.389 ton towarów i wysłano 22.203 tony. W czerwcu br. nasilenie prac w Oddziale Spedycji Morskiej będzie nie niższe od majowego. Oczywiście, że dla wykonania tych wszystkich prac musiano znów powiększyć liczbę pracowników, których Oddział Spedycji Morskiej zatrudnia w chwili obecnej w portach: Gdyni, Gdańska i Szczecina 753 (255 umysłowych i 498 fizycznych). Powierzchnia użytkowa magazynów portowych, znajdujących się pod administracją Oddziału Spedycji Morskiej wynosi w Gdyni — 15.500 m kw. i w Gdańsku — 10.500 m^2.

Oddział Spedycji Morskiej „Społem“ posiada koncesję celną Ministerstwa Skarbu na zawodowe załatwianie formalności celnych we wszystkich trzech portach polskich i, w zrozumieniu roli, jaką powinna odegrać spółdzielczość polska w trzyletnim planie odbudowy kraju, tak planuje swoje prace, aby zgodne były z morską polityką Rzeczypospolitej. Wyrazem tego jest uaktywnienie ekspozytury Oddziału w Szczecinie i kierowanie transportów koni z importów: duńskiego, norweskiego i szwedzkiego na wzorową bazę „Społem“, istniejącą na terenie rzeźni portowej na wyspie Łasztownia. Na podkreślenie zasługuje jeszcze fakt, że Oddział Spedycji Morskiej wykonuje techniczne prace, związane z rozprowadzeniem koni z importów: duńskiego, norweskiego, szwedzkiego, holenderskiego, belgijskiego i fińskiego w portach Gdyni i Szczecina dla Zarządu Głównego Związku Samopomocy Chłopskiej, a na zlecenie Wydziału Przemysłowo-Rolnego Związku „Społem“. Poza tym Oddział Spedycji Morskiej współpracuje z bratnimi organizacjami spółdzielczymi za granicą, wykonując dla nich prace usługowe na terenie portów polskich. Między innymi współpraca ta w szczególnie szerokim zakresie występuje w akcji prowadzonej przez Spółdzielnię Amerykańską „CARE“.

W okresie, gdy Ministerstwo Aprowizacji i Handlu stanęło przed pilnym i trudnym zagadnieniem uaktywnienia dostaw UNRRA — Związek Gospodarczy Spółdzielni R. P. „Społem“ bez chwili wahania podjął się zorganizowania aparatu magazynowego w portach Gdyni i Gdańska

Oddział Spedycji Morskiej, jako aparat usługowy polskiej spółdzielczości w najszerzej pojętym zakresie działania spedycji morskiej, jest jeszcze jednym z ważkich argumentów realizowania idei spółdzielczej, eliminuje bowiem zbędne pośrednictwo w drodze towarów importowanych, które od dostawców bezpośrednio trafiają do szeregów konsumentów.

Że prace swoje Oddział Spedycji Morskiej wykonuje dobrze, świadczą wymownie liczne listy importerów angielskich, wyrażające uznanie dla wykonania prac załadowczych jaj,eksportowanych do Anglii, a stale jeszcze nadchodzące do kierownictwa tej placówki w osobach: dyr. adm. p. Zygmunta Fryczka i dwóch jego zastępców: adm. p. Witolda Andruszkiewicza i techn. p. Józefa Kisiela. (a)

Portowy Oddział Spożywczy w Gdyni

Portowy Oddział Spożywczy Związku Gospodarczego Spółdzielni R. P. „Społem“ w Gdyni, Port, ul. Polska Nr 13 istnieje od czasów przedwojennych. W czasie okupacji hitlerowskiej działalność Oddziału była zawieszona. Reaktywowany po wyzwoleniu Gdyni z niewoli niemieckiej w kwietniu 1945 roku rozpoczął działalność.

Zaopatruje w artykuły spożywczo-kolonialne i tekstylne 14 spółdzielni związkowych z terenu Gdyni i pobliskich Sopot. Są to spółdzielnie przeważnie wielosklepowe, toteż sieć sklepów spółdzielczych na tym terenie jest dostatecznie zagęszczona. Oddział prowadzi składnicę w Sopotach, zatrudniając łącznie 134 pracowników.

Obroty Oddziału w 1946 roku łącznie za Składnicą w Sopotach wynosiły 822.187.000 złotych. Na rok bieżący preliminowano je w wysokości 1.040.000.000 złotych. Pierwszy kwartał br. przyniósł w obrotach 134.516.000 złotych. Podkreślić należy, że obroty powyższe nie obejmują zupełnie wyrobów Państwowego Monopolu Spirytusowego.

Oddział posiada własne magazyny, a obok dzierżawi w porcie od Głównego Urzędu Morskiego magazyn Nr 5, składający się z 17 komór. Tabor Oddziału składa się z 3 samochodów ciężarowych, 1 osobowego, pary koni, 2 wozów i całkowicie zaspokaja potrzeby własne.

W roku 1946 Oddział we własny zakresie wyładował: artykułów spożywczych i tekstylnych 490 wagonów oraz węgla i koksu 560 wagonów. W tym samym czasie załadowano, wysyłając do głębi kraju 400 wagonów towarów tekstylnych i spożywczych.

Kierownikiem Oddziału jest p. Konstanty Grycan, pracujący w Spółdzielczości od 1935 roku. W dniu 8 czerwca br. odbyło się Zgromadzenie Oddziałowe, na którym wybrano nową Radę Oddziałową. (a.)

Przemysłowe Zakłady Rybne w Gdyni

Przemysłowe Zakłady Rybne Związku Gospodarczego Spółdzielni R. P. „Społem“ w Gdyni, Port Rybacki, ul. Śledziowa Nr 2, powstały w styczniu 1935 roku. W okresie okupacji hitlerowskiej były przejęte przez władze niemieckie. W kwietniu 1945 roku restytuowano ich działalność i od tego czasu pracują bez przerwy dla zaspokojenia potrzeb rynku spółdzielczego, zatrudniając w chwili obecnej 400 pracowników. Zaledwie niewielka część produkcji, po nasyceniu rynku spółdzielczego, sprzedawana jest na potrzeby instytucji państwowych i handlu prywatnego.

Zakłady prowadzą: wędzarnię ryb o zdolności przetwórczej 20 ton na dobę, dział konserw rybnych, produkujący 10.000 puszek dziennie oraz dział ryb solonych, który przerobić może 30 ton na dobę. Zdolność przetwórcza urządzeń wyzyskiwana jest w tej chwili w 25 proc., a to wskutek braku odpowiedniej organizacji rozprowadzającej w kraju ten cenny i tani artykuł spożywczy, którego konsumcja, aczkolwiek stale się powiększa, jest jednak wciąż jeszcze niedostateczna. Z tego samego względu produkcja ryb solonych również utrzymuje się na poziomie 25 proc. możliwości przetwórczych Zakładów. Znaczenie już lepiej, bo w 40 proc. wyzyskana jest zdolność produkcyjna działu konserw rybnych.

Asortyment gatunków, jakim dysponuja Zakłady, jest bardzo szeroki. W dziale ryb świeżych, mrożonych i solonych Zakłady każdej chwili oferować mogą zainteresowanym spółdzielniom i kupcom: dorsza świeżego, mrożonego i solonego oraz filety solone z dorsza; w dziale ryb wędzonych — łososia, węgorza, pikling,i, szproty, flądry, śledzie bałtyckie i czoty; w dziale konserw rybnych — skumbrię, flądrę w pomidorach, wątłusza w pomidorach i w marynacie, węgorza w marynacie i w galarecie, łososia w galarecie i w oliwie, szczupaka w galarecie, szproty w oliwie i pasztet rybny.

Surowca Zakładom dostarczają w przeważającej ilości nasze ryby morskie i słodkowodne. Śledzie i szproty są w 100 proc. importowane, a to z tego względu, że ryby te na naszych wodach morskich ukazują się w znikomych ilościach. Dalekomorskie połowy dostarczają tzw. ryby białej, która przeważnie ulega soleniu lub w zależności od gatunku — przeróbce na konserwy. Łosoś przerabiany jest w dużej mierze dla celów eksportowych zarówno w stanie wędzonym, jak i — konserwowym.

Kierownictwo Zakładów w osobach dyr. inż. Romualda Plejewskiego i kier. techn. inż. Zygmunta Płocheckiego zabiega o dalsze zwiększenie produkcji i przystosowanie fabryki do wymagań planu gospodarczego, nakreślonego przez władze państwowe Zgodnie z tymi zamierzeniami buduje się obecnie chłodnię rybną.

Administracja Elewatorów Zbożowych na Wybrzeżu

Administracja Elewatorów Zbożowych „Społem“ na Wybrzeżu w Gdyni, Port, Nabrzeże Lidyjskie Nr 2, eksploatuje dwa elewatory: jeden w Gdyni i drugi w Gdańsku.

Elewator Nr 1 w Gdyni, przed wojną własność b. Banku Polskiego, przejęty został przez „Społem“ w eksploatację w październiku 1945 r. Był on w ok. 15 proc. zniszczony przez działania wojenne. Zasadnicze jednak urządzenia techniczne i sam budynek zachowały się w dość dobrym stanie. Mimo to koszt remontu, wykonanego przez Związek „Społem“, pochłonął kwotę około 10 milionów złotych.

Do administracji powołano dwóch przedwojennych kierowników tej placówki. Dzięki temu remont tego pierwszego na Wybrzeżu elewatora polskiego poszedł szybko i już w marcu 1946 r. został uruchomiony pod względem technicznym i administracyjnym rozpoczynając przyjmowanie i przeładunek aktualnego wówczas importu zboża z dostaw UNRRA.

Elewator w Gdyni pracuje bez przerwy na trzy zmiany, nie wyłączając niedziel i świąt i zatrudnia 39 osób personelu administracyjnego. Stan pracowników fizycznych stale się zmienia i w chwili największego nasilenia pracy wynosił 229 osób.

O rozmiarach pracy elewatora gdyńskiego świadczą cyfry. Jeszcze w 1946 r. wyładowano 29 statków amerykańskich ze zbożem i załadowano nim 12.545 wagonów, które poszły w głąb kraju. Ogólna ilość przeładowanego przez elewator w tym samym czasie zboża wynosiła ok. 300.000 ton. W roku bieżącym elewator w dalszym ciągu przyjmuje dowożone z zagranicy zboże, zarówno w ramach dostaw „UNRRA“, jak i kupowane przez władze państwowe na amerykańskim rynku w granicach tzw. akcji „importu zboża z U.S.A.“.

Do administracji Elewatorów Zbożowych „Społem“ na Wybrzeżu należy również Elewator Zbożowy Nr 2 w Gdańsku, Nowy Port, Dworzec Wiślany. Przejęty on został przez „Społem“ w eksploatację od władz radzieckich w kwietniu 1946 r. Zniszczenia wojenne w tym elewatorze wynosiły 10 proc. Remont wykonany został przez Biuro Odbudowy Portów w Gdańsku z kredytów przydzielonych przez czynniki rządowe. I ten elewator w szybkim tempie doprowadzono do użyteczności i już w maju uruchomiono go, powierzając przyjmowanie i przeładunek zboża z dostaw UNRRA.

Jeszcze 1946 r. elewator gdański rozładował 17 statków i załadował 6.091 wagonów zbożem, wysyłając je w głąb kraju. Elewator gdański również pracuje bez przerwy, na trzy zmiany, zatrudniając 15 osób personelu administracyjnego i 122 pracowników fizycznych.

Obsada administracyjno - techniczna obu elewatorów jest fachowa i skupia najlepszych w Polsce pracowników z tej dziedziny. Dzięki temu elewatory na Wybrzeżu są najlepiej zorganizowaną placówką „Społem“ i pracują niezwykle wydajnie. Kierownictwo jej sprawowane jest przez dwóch wybitnych fachowców, pracujących jeszcze od czasów przedwojennych, dyr. administracyjno-handlowego p. Józefa Jankowskiego i dyr. technicznego p. Piotra Zielińskiego. (a.)

PRZYGODY ZAGŁOBY

Rys. Zaruba

Święto Morza



— Na morze!



— A może?...



— Ten może!



— O Boże!

BAJECZKI

dla dużych dzieci

JANUSZ ODROWĄŻ

Jak powstaje moda

Zastanawiałem się nieraz, jak powstaje moda. Jeśli w jednym sezonie nasze panie są równe i szerokie, a w drugim wcięte i opięte, to czemu tak jest i kto je uprzedza, że ma być właśnie tak, a nie inaczej.

Zdawałoby się — żurnale. Jednak żurnale też nie biorą pomysłów z powietrza. Jak się te pomysły rodzą?

*

Pani Lala, urocza przedstawicielka inicjatywy prywatnej, ubiera się z oszołamiającą elegancją. Zawsze ma jakieś wymyślne drewniaki i niezwykłe blezery, których zazdroszczą jej wszystkie panie.

Wczoraj spotkałem ją w kawiarni i zdębiałem, niczym młody kartofel w oczekiwaniu na spóźnionych gości.

Pani Lala miała na sobie różowy żakiecik bez jednego rękawa i błękitną spódniczkę z jednej strony wyraźnie krótszą. Stroju dopełniały zamszowe pantofelki, z których prawy był niebieski, a lewy różowy.

— Wzięło pana — rzekła z uśmiechem zadowolenia. — No cóż, musimy lansować nowe prądy.

— To... teraz taka moda? — spytałem niepewnie.

— Najnowsza. Asymetria, mój panie. Pan nic o tym nie słyszał?

— Niestety...

— Bardzo źle. Gazety pan czyta?

— Oczywiście, ale...

— Ale nie umie pan patrzeć, ot co! My, kobiety, zauważyłyśmy od razu.

— Ach, więc to gazety lansują tę modę?

— Gazety. I to już od paru miesięcy. Tak, proszę pana! Zrywamy z banalną symetrią! Czemu prawa strona ma być taka sama, jak lewa? Po co dwa rękawy, kiedy można jeden? Czyż nie stać nas na zmianę utartego szablonu?

— Bardzo ciekawe — rzekłem. — Ale, słowo daję, nic na ten temat w prasie nie zauważyłem.

— Bo nie umie pan patrzeć — powtórzyła pani Lala. — Proszę, oto parę tych śmiałych nowatorskich gazet.

Podała mi „Ekspress", „Wieczór", „Życie Warszawy", „Robotnika"!

Zacząłem pilnie wertować. Niestety, o nowej modzie nic nie znalazłem.

— Pani Lalu, tu naprawdę nic nie ma.

Uśmiechnęła się ironicznie.

— Jest. Nie trzeba nawet czytać. Niech pan spojrzy. Dawniej gazety drukowano na kilku jednakowej wielkości stronach. A teraz — proszę — jedna strona szersza, druga węższa! Tu ma pan całą kartę, a tu tylko pół! To bardzo oryginalne i nowoczesne. To zew nowej mody...

Ach, więc o to chodziło! Próbowałem wyjaśnić, że obgryzione strony naszych gazet są następstwem chwilowych trudności papierniczych. Nie bardzo wierzyła.

— Zresztą już na wyjaśnienia za późno — rzekła. — Wszystkie moje przyjaciółki szaleją za tym stylem, a najnowsze żurnale dobijają się o rysunki. Ja byłam jedną z pierwszych, ale mój model już wszędzie kopiują. Nic na to, proszę pana, nie poradzimy...

Pożegnała się i poszła, wzbudzając swym jednym rękawem, oraz krzywą spódniczką, westchnienia podziwu i zazdrości.

A ja już teraz wiem, jak powstaje moda.

W Warszawie gościli matematycy zagraniczni



Matematyk pierwszy: Zgadnijcie Sir ile nieporządków ma Warszawa?
Matematyk drugi: Tego to nie umiem policzyć.

(Rys. Julian Żebrowski)

SPÓŁDZIELCZYNIE Z CAŁEJ POLSKI NA KONFERENCJI W „SPOŁEM"

Rzadko zdarza się sprawozdawcy znaleźć się na tak wyjątkowej konferencji, jak ostatnia w „Społem", gdzie na sali konferencyjnej zgromadziło się 300 kobiet, w barwnych letnich sukienkach, młodziutkich i młodych, które przez dwa dni debatowały nad 9-cioma referatami.

A treścią tych referatów była walka ze spekulacją i drożyzną (ob. Hauboldowa), praca kobiet w ruchu spółdzielczym (posł. J. Święcicka), bezrobocie wśród kobiet (wicemin. Pragierowa). spółdzielnie pracy, szkolenie zawodowe kobiet (ob. Zbyszewska), Naukowy Instytut Gospodarstwa Domowego (ob. Szoberowa) i inne.

Są to sprawy, mające wielkie znaczenie społeczne i gospodarcze. Walka ze spekulacją i drożyzną wymaga jak najbardziej czynnego udziału kobiet — gospodyń domu, a prowadzić mogą one tę walkę w sposób najbardziej skuteczny przez udział w ruchu spółdzielczym. przez udział w społecznej kontroli cen, w pracy komitetów członkowskich, przez podnoszenie gospodarstwa domowego na wyższy poziom. Łączy się ta praca — „z rozwojem ruchu spółdzielczego i realizacją celów i zadań, które w Odrodzonej Polsce ruch ten ma do wypełnienia jako jeden z podstawowych odcinków w państwie", jak to stwierdza jedna z uchwalonych rezolucji.

Możność należytego rozwiązania zagadnień aprowizacyjnych wiąże się również z uchwałą konferencji, żądającą utworzenia Naukowego Instytutu Gospodarstwa Domowego. Organizację tego Instytutu ma podjąć Zarząd Główny Ligi Kobiet.

Drugim ważnym zagadnieniem, szczegółowo rozpatrzonym na konferencji— to praca zarobkowa kobiet. Trzeba zauważyć, że dane urzędowe podają cyfrę 56 tysięcy kobiet, które utraciły pracę i są bezrobotne z powodu braku kwalifikacji. Istotna cyfra bezrobotnych kobiet jest znacznie większa. Bezrobocie to wypływa z braku kwalifikacji. Stąd zjawia się konieczność szkolenia zawodowego.

Konferencja zwróciła uwagę na spółdzielnie pracy, jako najlepszy środek wprzęgnięcia kobiet do pracy produkcyjnej. W tym zakresie wysunięto na konferencji konkretny plan, który pozwoli zatrudnić już w najbliższych miesiącach 10.000 kobiet, przede wszystkim w spółdzielniach wytwórczych pracy w dziedzinie konfekcyjnej i włókienniczej. W tworzeniu tych spółdzielni ma okazać pomoc Fundusz Specjalny, który utworzą dotacje od Min. Przemysłu, Pracy, Opieki Społ., Ziem Odzyskanych, Oświaty, Delegata do Spraw Wybrzeża.

Konferencja miała przebieg poważny. Dyskusja stała na wysokim poziomie. Zwartość i rzeczowość wystąpień dorównywała sprawności w przewodzeniu obrad, jaki cechował przewodniczącą p. Hauboldową.

Wyniki obrad, utrwalone w pięciu rezolucjach, w sposób konkretny i praktyczny wskazują drogę działania organizacjom kobiecym, jednością przemawiają do kobiet, które mogą tym łatwiej ocenić znaczenie swoje w dzisiejszym życiu społecznym i gospodarczym.

We wszystkich przemówieniach i wnioskach przebijało głębokie zrozumienie roli spółdzielczości, otwierającej dla wszystkich możliwości twórczego społecznego działania dla dobra jednostki i dla dobra wszystkich.

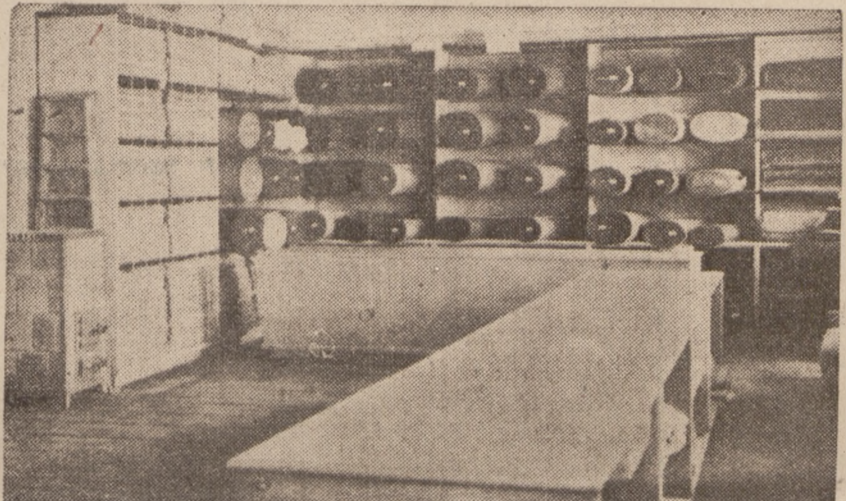
SPÓŁDZIELCZY DOM TOWAROWY W BIAŁYMSTOKU



Ogólny widok domu towarowego od strony Rynku Kościuszki



Sala działu włókienniczo - konfekcyjnego



Dział włókienniczy

REBUS POZAKONKURSOWY

za rozwiązanie którego redakcja przeznacza 3 nagrody książkowe. Termin nadsyłania rozwiązań do dnia 10 lipca br.



W ubiegłym tygodniu nagrodę 150 zł. otrzymał p. Leon Bukowiecki (Łódź, ul. Narutowicza 69) za wycinek z „Przekroju".

PAWIANY I LUDZIE

Pawiany żyją w Afryce w sposób wysoce nieprzyzwoity. Przez okres rui przechodzą co 30—35 dni, a więc prawie tak często, jak człowiek, gotowe są do namiętnych wylewów uczuć. Godne pochwały u pawianów są tylko stosowane przez nich metody pedagogiczne. Jeśli mianowicie któreś pawianiątko coś przeskrobie, ojciec unosi za tylną nogę i bije ręką po pupie. („Przekrój" Nr 114).

Po pierwsze: nie „prawie tak często jak człowiek", lecz znacznie rzadziej od człowieka, ponieważ człowiek gotów jest do wylewów uczucia co kilka dni, nawet co dzień. Po drugie: dlaczego „po pupie"? Gdy mowa o zwierzętach, należy użyć odpowiedniego terminu z zoologii. Zwierzęta mają zad; małe zwierzęta — zadek. Skoro więc jesteśmy realistami, należało napisać: po zadku. Po trzecie: dlaczego „Przekrój" utrzymuje, że tego rodzaju metody pedagogiczne są „godne pochwały"? Pedagogika, szczególnie demokratyczna, raz na zawsze potępiła bicie. Niech „Przekrój" nie dezorientuje swych czytelników, niech im nie każe brać przykładu z pawianów. Wreszcie— dlaczego sposób życia pawianów ma być „wysoce nieprzyzwoity"? Naturalia non sunt turpia. Ale trzeba o nich pisać w sposób — przyzwoity.

DZIWNE

TEATR ROZMAITOŚCI (Marszałkowska 8): Opera Shakespeare'a „Wesołe kumoszki z Windsoru" („Słowo Powszechne" Nr 78).

Jakie to dziwne: takie trudne słowo, jak S-h-a-k-e-s-p-e-a-r-e wydrukowano poprawnie, a z prostej komedii zrobiono operę.

TARYFA ZAKŁ. KOM. M. WROCŁAWIA

1. Za przewóz psów i bagażu o wymiarach kotów w tramwajach — zł. 20;

2. Za przewóz psów i bagażu o wymiarach kotów w autobusach — zł. 25. („Trybuna Dolnośląska" Nr 189).

Nie chodzi nam w danym wypadku o tani dowcip z „bagażu o wymiarach kotów". Ale dlaczego w tramwajach jest taniej, a w autobusach drożej? I aż o pięć złotych! Kto może sobie na taki wydatek pozwolić?

MODLITWA

Jeden po drugim gwałtowny wstrząs. Nerwy drgają jak szarpnięte struny. I nagle — krótki, urywany pisk dziecka.

— No, Bóg łaskaw, Bóg łaskaw — modlą się w szybkich, zwinnych ruchach pracowite ręce Władimirowej. („Ilustrowany Kurier Polski" Nr 296).

Prawdopodobnie Władimirowa była głuchoniema i mogła się modlić tylko na migi. Ale nie... Bo przecie usłyszała pisk dziecka. Więc może kalectwo jej polegało tylko nie niemocie.

NIEŚCISŁA INFORMACJA

Czy wiecie, że...rekord skoku w zwyż należy do gibbonów (małp), które skaczą dziesięć metrów. („Dziennik Polski" Nr 316).

Nieprawda. Tylko niektóre gibbony — dorosłe i silne — skaczą dziesięć metrów. Natomiast wszystkie kozice górskie, bez wyjątku, skaczą dwanaście metrów w zwyż. Jeżeli „Dziennik Polski" nie wierzy, niech zmierzy.

TYDZIEŃ

Wydawca: Spółdzielnia Wydawnicza „Tydzień"
Redaguje: Zespół redakcyjny
Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Szpitalna 5 m. 8
Redaktor przyjmuje w czwartki, piątki i soboty od 10—12.
TELEFONY. Redakcji 86-164
Administracji 68-718
Redakcja rękopisów nie zwraca.
Prenumerata miesięczna 75 zł, półroczna — 450 zł, roczna 900 zł.
Konto P.K.O. Warszawa Nr I-4766
Ogłoszenia: za 1 mm wysokości na szerokość 1 szpalty — 75 zł. w kolorze — 50% drożej
Druk: Zakłady Graficzne Spółdzielni Wydawniczej „Książka" Warszawa, Smolna 10
B-31387

Stefania Grodzieńska

SŁOŃ I SERDUSZKO

— Wiesz, że ja cię strasznie kocham, słoniu — westchnęła pani Lala i z wdziękiem klapnęła mężowi na kolana.

— Ja ciebie też strasznie kocham, serduszko — szepnął z uczuciem mąż, przytulając do ramienia trwałą ondulację pani Lali.

— Słoniu!

— Co serduszko?

— Wiesz, słoniu, jak dawno my już jesteśmy po ślubie?

— Pięć tygodni i dwa dni, serduszko.

— A właśnie, że pięć tygodni i trzy dni, bo już jest dwunasta!

— To strasznie dawno już jesteśmy po ślubie — powiedział mąż i wytarł nos.

— A kto jest tak dawno po ślubie?

— No, my.

— Kto my?

— No, my. Ty i ja.

— Serduszko ze słoniem, słoniu?

— Serduszko ze słoniem, serduszko.

— Ale tak się kochamy, jakbyśmy byli dopiero co po ślubie, prawda, słoniu?

— Tak, serduszko — potwierdził mąż i schował chustkę do kieszeni.

— Ale serduszko więcej kocha słonia, niż słoń serduszko.

— Wcale nie, bo słoń kocha seruszko więcej, niż serduszko słonia.

— Słoń się serduszku sprzeciwia, to znaczy, że słoń serduszka nie kocha tak jak serduszko słonia — nadąsała się pani Lala.

— Serduszko wmawia słoniowi, że słoń serduszka nie kocha, to znaczy, że serduszko nie kocha słonia tak jak słoń serduszko — nachmurzył się mąż.

Pani Lala spojrzała na niego z wyrzutem.

— Już serduszko chyba dosyć dało słoniowi dowodów, że słonia kocha.

— A słoń serduszku nie? — zapytał ostro mąż.

— Słoń nie chciał wczoraj iść z serduszkiem na tę kolację. A serduszku bardzo zależało.

— Serduszku zależało, bo na tej kolacji miał być Fordasiewicz.

Pani Lala zeskoczyła mężowi z kolan i krzyknęła:

— Słoń chyba zwariował! Co serduszko obchodzi Fordasiewicz?

— Jeżeli serduszko nie obchodzi Fordasiewicz, to dlaczego zeszłym razem serduszko na niego patrzyło i pozwoliło do siebie sypać oko w obecności słonia? — zawrzał mąż.

— Nic serduszko nie pozwoliło. Słoń ma chorobliwą wyobraźnię. Gdyby serduszku zależało na każdym, co do serduszka oko sypie, to by serduszko nie musiało wychodzić za słonia, który ma dwanaście tysięcy pensji bez przydziałów.

— Nie podoba ci się moja pensja? A co, może mam kraść jak inni? — ryknął mąż.

— Czy ja mówię, żebyś kradł? Już przekręcasz moje słowa. Ja ci każę kraść! — sapała z wściekłością pani Lala. — Tylko mi zacznij wmawiać, że ja ci każę kraść! Tego by brakowało! Miałam tłumy starających się. Bogatych, przystojnych, inteligentnych. A mimo to wyszłam za ciebie i teraz mam wdzięczność.

— Może i miałaś tłumy starających się, ale nie o rękę. Stale cię wszędzie było pełno, po knajpach, po kawiarniach, wszędzie z mężczyznami. Ale jak przyszło co do czego, to ożeniłem się z tobą ja jeden!

— Przestań mnie obrażać! Nie wychowany cham! Ładną karierę zrobiłam, nie ma co. I do tego jeszcze mnie obraża! — rozpłakała się pani Lala.

— A kariera, żebyś wiedziała, że kariera! Gdzie znajdziesz drugiego, żeby wytrzymał z tobą pięć tygodni i dwa dni...

— I trzy dni — poprawiła pani Lala, nie przerywając płaczu.

— I trzy dni, zapewniając cię dwanaście razy dziennie o swojej miłości. Gdzie drugi taki osioł, pytam się ciebie?

— Kłamca nie osioł! Kłamałeś dwanaście razy dziennie!

— Nic podobnego! Nie kłamałem! Kłamstwo mi jeszcze zarzuca! — pienił się mąż.

— Mówiłeś, że mnie kochasz i nie kłamałeś?

— Nie, do cholery.

— To znaczy, że mnie kochasz? — spytała pani Lala.

— No pewnie, że cię kocham — złościł się mąż.

— Słoń kocha serduszko i gniewa się na serduszko?

— Serduszko kocha słonia i krzyczy na słonia?



Kłamałeś dwanaście razy dziennie.

— Serduszko nie krzyczy. Serduszko kocha słonia, jakby słoń był wieloryb. A jak słoń kocha serduszko?

— Słoń kocha serduszko, jakby serduszko było żabą.

— Ale serduszko więcej kocha słonia.

— Nie, słoń więcej kocha serduszko.

Pani Lala westchnęła cicho:

— Znów słoń dokucza serduszku...

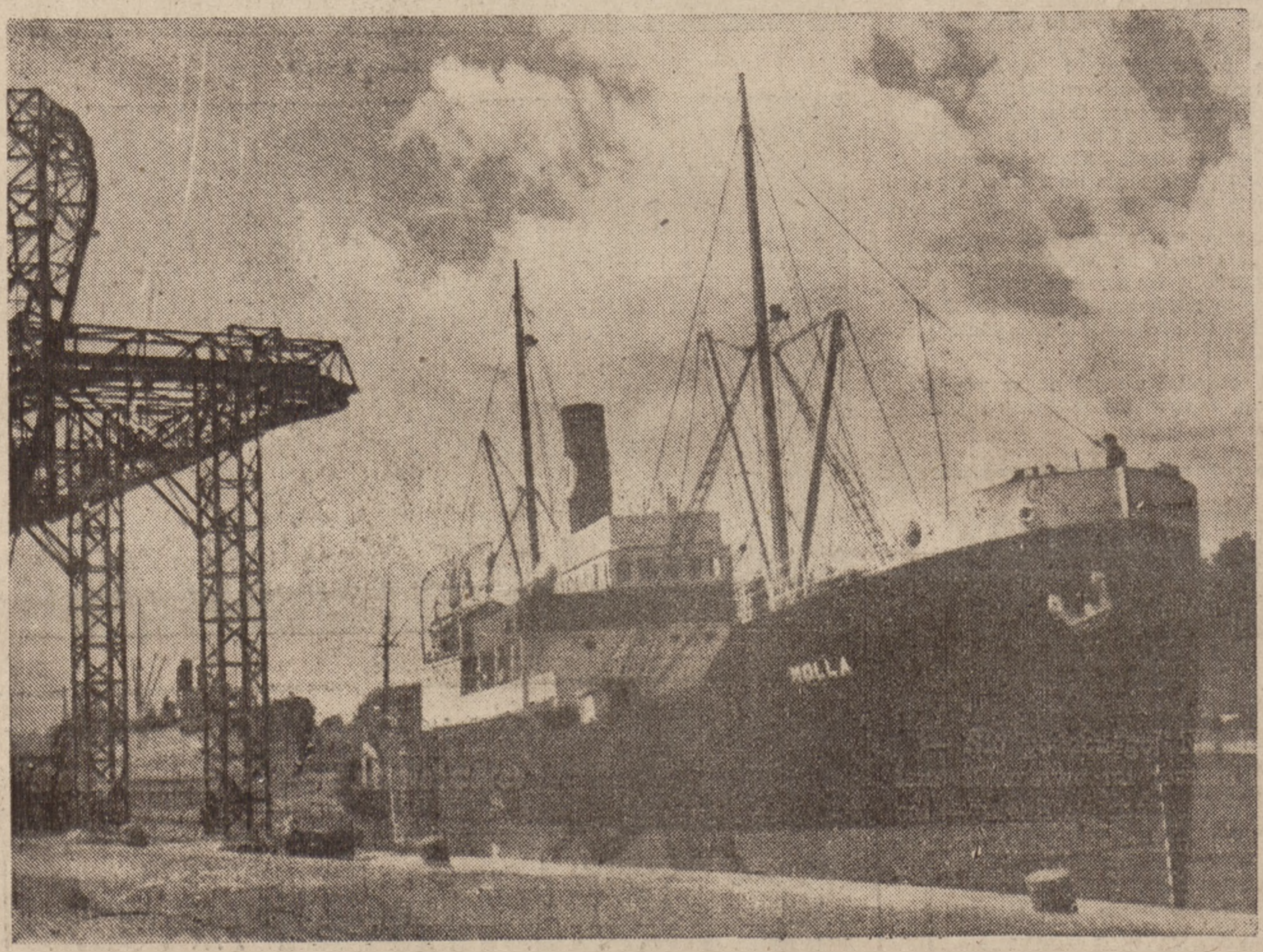
ANTONI SŁONIMSKI

GWIAZDY

Cisza płonie w przestworzu,
Morze co raz ciemniejsze.
Gwiazdki nawet najmniejsze
Odbijają się w morzu.

Ośmielone milczeniem,
Rozpalone tą ciszą,
Drżą leciutko i wiszą
Ponad wody złocieniem

Ale tak są malutkie,
Wyglądają tak blado,
Że ze wstydu i smutku
Na dno morza się kładą.



Fragment portu w Gdyni — nabrzeże węglowe. Statek szwedzki czeka cierpliwie na swoją kolejkę po węgiel polski

W najbliższych numerach: Helena Boguszewska, Edward Ligocki, Karol Małcużyński, Janusz Minkiewicz, Stanisław Piętak, Zygmunt Szweykowski, Jan Śpiewak, Grzegorz Timofiejew, Jan Wiktor i inni